EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

VIE AU GRAND AIR

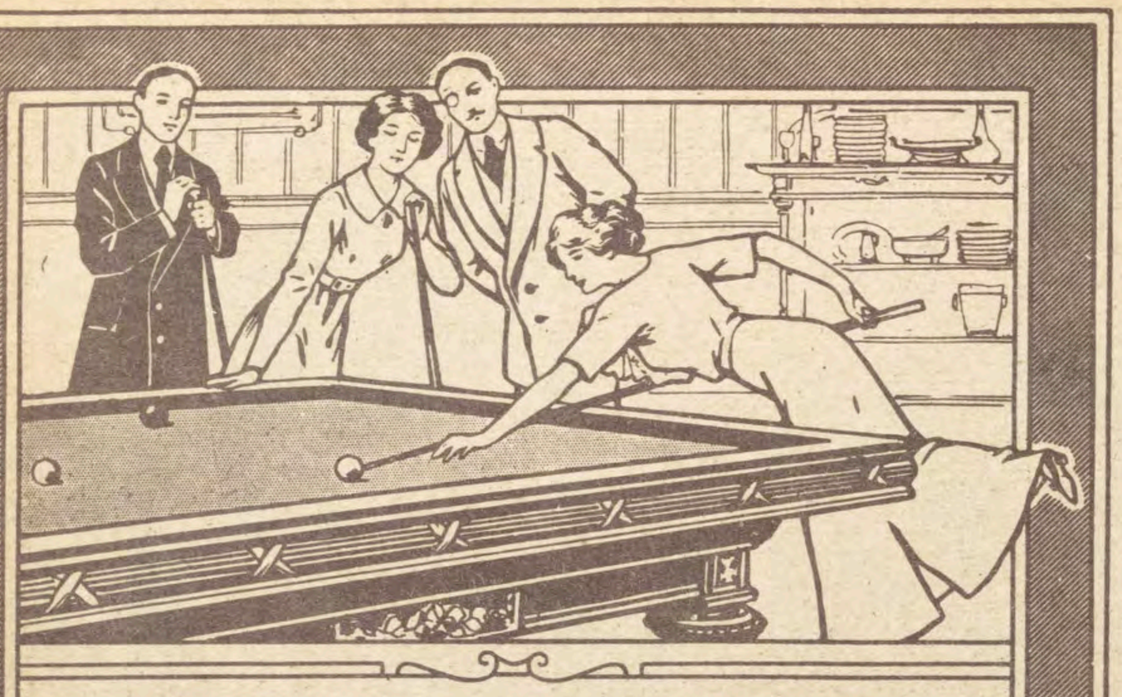
Ma Carrière Cycliste

par Frank Kramer

DANS CE NUMÉRO :

MA CARRIÈRE CYCLISTE, par FRANK KRAMER.
LE CIRCUIT DE LYON, par GEORGES BOILLOT.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

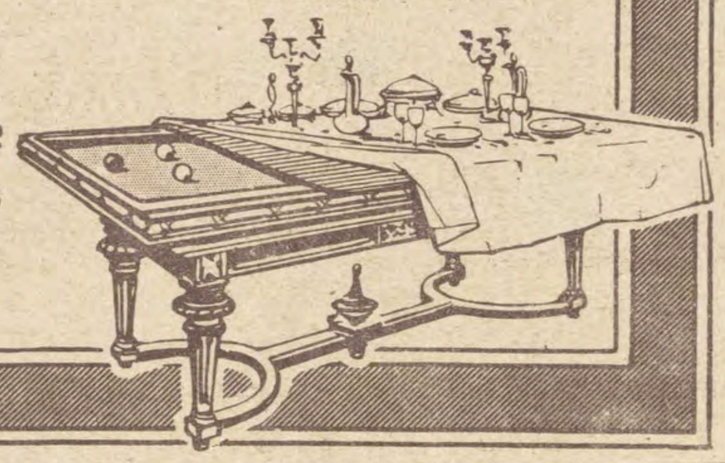


Aucun Appartement de Paris
n'est trop petit pour contenir une

TABLE-BILLARD BRUNSWICK

permettant de transformer en cinq minutes n'importe quelle

SALLE à MANGER
en SALLE de BILLARD



Compagnie
Brunswick Française
2, rue des Italiens
(Grands Boulevards)
PARIS

POUR ÊTRE HEUREUX

QUE FAUT-IL ?

UN PEU D'**OR**

MAXIMA achète
BIJOUX, DIAMANTS, PERLES
au **MAXIMUM**
Reconnaissances : au mieux

PAIE DE GROS PRIX
AUTOS DE MARQUE
AYANT MOINS DE 2 ANS DE DATE

TÉLÉPH. 114-50 — 1bis Boul.d des ITALIENS — 2e ETAGE

GOLD STARRY

PORTE-PLUME RÉSERVOIR

Le meilleur marché

Contient beaucoup d'encre

INVERSABLE
Safety N°39 15 frs

Catalogue illustré GRATUIT

JANDELLE 8, rue Ernest-Cressons, PARIS

En vente dans toutes les Papeteries

LA LUMIÈRE ÉLECTRIQUE CHEZ SOI
Sans installation ni liquide par les nouvelles
'LAMPES MAGDA"
Notice franco chez
FAUGER, 79, rue de Turbigo, PARIS
PILES SÈCHES et LAMPES de POCHE. Gros, Détail.

LIT MÉCANIQUE DUPONT

Appareil pour soulever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.

10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE : Gobelins 18-67
Catalogue franco

IL NE SUFFIT PAS DE SE REPOSER
IL FAUT QUE LE REPOS SOIT BON ET COMPLET

LES FAUTEUILS PULLMAN

POUR APPARTEMENTS ET BUREAUX VOUS PERMETTRONT QUELLE QUE SOIT VOTRE CONFORMATION DE PRENDRE LES POSITIONS LES PLUS FAVORABLES AU BON REPOS ET AU DÉLASSEMENT COMPLET

FAUTEUIL PULLMAN

En pressant un bouton, le dossier s'abaisse ou s'élève automatiquement. La table mobile s'emploie à plat ou inclinée. Les br: du fauteuil relevés, disposés hors du cadre, forment de chaque côté une petite table pour les accessoires utiles. Les supports mobiles et les plateaux peuvent être indifféremment employés de chaque côté ou relevés. La partie inférieure mobile où reposent les jambes, s'incline et s'allonge et peut servir de tabouret. Inemployée, elle se glisse sous le siège.

LAMPLUGH & CIE
DEMANDER LE CATALOGUE
7, rue Ernest-Cognacq, 7
LEVALLOIS-PERRET (Seine)

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

LE "GEVA" PLUS PUISSANT

CATALOGUE 115 FRANCO
58, RUE DES PLANTES, PARIS - TÉLÉPHONE : SAXE 16-28

17e Année. — N° 804. Le Numero : 50 Centimes. EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70 14 Février 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande

GARAIX, LE TOTALISATEUR DE RECORDS D'ALTITUDE

L'aviateur Garaix, sur un biplan à incidence variable Schmidt, muni d'un 160 chx Gnôme, *est en train d'accomplir une série d'exploits qui prouvent l'excellence de cette conception depuis si longtemps demandée et jamais réalisée jusqu'ici. Successivement, Garaix a battu le record du monde d'altitude avec six passagers, s'élevant à 1.750 m. (ancien record : 850 m.) ; avec cinq passagers, montant à 2.250 m. (ancien record : 1.015 m.) et avec quatre passagers, atteignant 2.750 m. (ancien record : 2.080 m.).*

LE GRAND PRIX DE PARIS DE 1905

La première victoire classique remportée par Frank Kramer en Europe fut le Grand Prix de Paris de 1905. Dans la finale, il rencontrait le Français Poulain, qui gagna cette année-là le championnat du monde, et l'Allemand Mayer ; Kramer triompha, malgré la prodigieuse résistance de Poulain.

MA CARRIÈRE CYCLISTE

PAR FRANK KRAMER

Quelle a été ma vie jusqu'à ce jour, quels ont été mes plus dangereux rivaux, quelles ont été suivant moi mes plus belles victoires, quelles ont été mes plus grosses émotions sportives ? Voilà des questions qui m'embarrassent beaucoup.

Je vous avouerai que j'aime mieux faire un démarrage ou un sprint que prendre la plume pour vous raconter ma vie ou dire ce que je pense de mes adversaires américains, australiens ou européens.

Enfin, je vais faire preuve de bonne volonté. Les sportsmen français m'ont d'ailleurs si bien accueilli ; partout où je suis allé dans la province française, on m'a tant ovationné, que je vais faire mes débuts dans le journalisme et donner aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* des détails concernant ma carrière, mon régime, etc...

COMMENT JE SUIS VENU AU CYCLISME

Je suis né le 1er novembre 1880. Je suis donc âgé de trente-trois ans. Je vis le jour à Evansville, cité assez importante de la province de Kentucky (Etats-Unis d'Amérique).

J'avais à peine douze ans que, déjà, j'étais attiré par le sport. Avec plusieurs de mes camarades d'école que je défiais, je disputais des matches de course à pied sur 60, 100 et 400 mètres. La plupart du temps, je triomphais. Déjà, je connaissais la gloire. Déjà, je recueillais les applaudissements des nombreux écoliers qui assistaient, très attentifs, à ces rencontres.

Vers quinze ans, comme je me trouvais encore au collège, mes parents, sur mes instances, m'achetèrent une bicyclette. J'étais heureux. Je désirais beaucoup être en possession d'une petite « reine d'acier ». Un jour, en effet, un de mes amis de collège qui avait une bicyclette m'avait juché dessus, m'avait tenu quelques instants, puis m'avait laissé aller seul. Comme bien on pense, je fus victime de la fatale chute. Mon ami riait de tout son cœur. J'étais tout penaud : je redressai le guidon qui avait tourné dans la chute et, aidé par mon jeune camarade, je remontai à bicyclette et m'en allai à nouveau, appuyant vigoureusement sur les pédales, tenu, cette fois, derrière la selle par le propriétaire du vélo.

Après quelques minutes, je me tenais correctement ; mon ami me lâchait. Encore hésitant, mais ayant bien en mains le guidon, je continuais.

Je savais monter. J'en fus très fier.

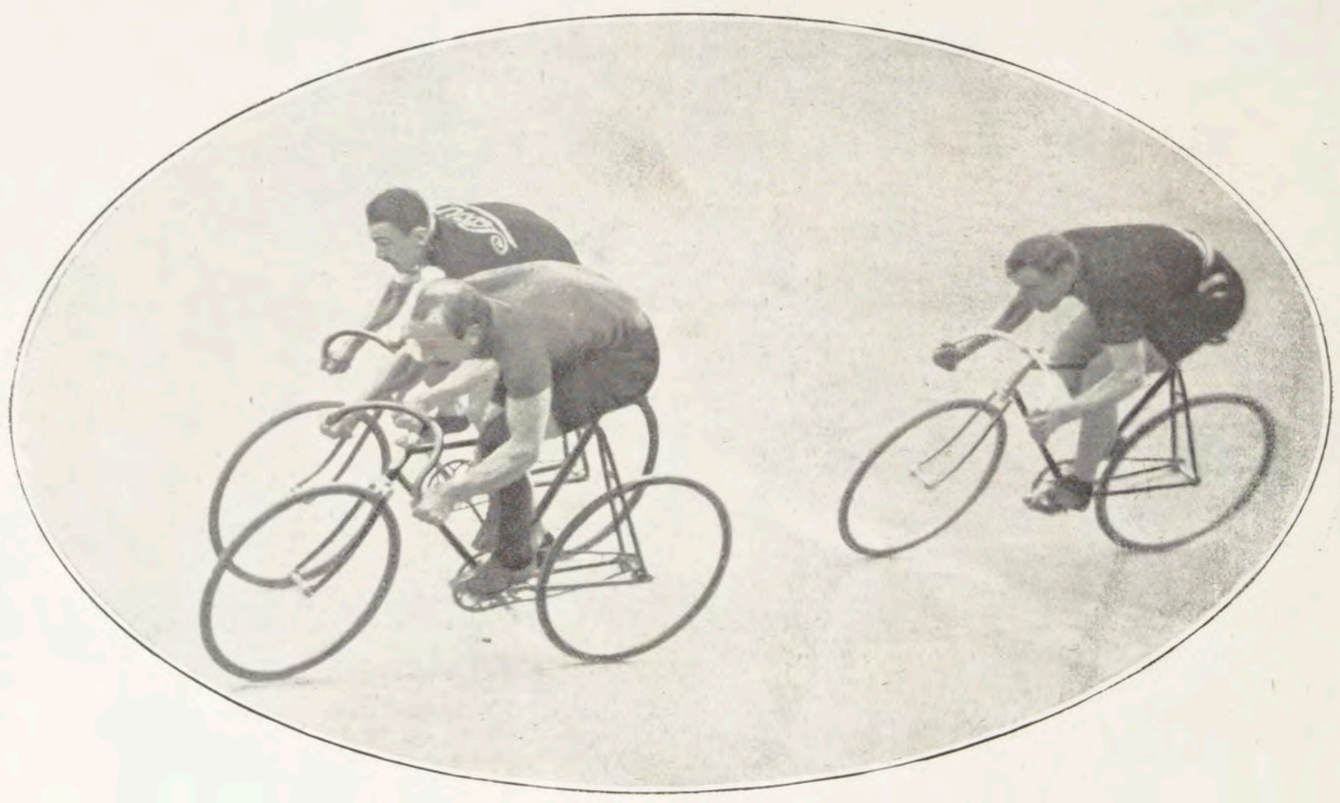
Aussi, quand mes parents me firent don d'une bicyclette, ma joie fut grande. Vous pensez bien que je ne tenais plus en place, que je n'avais qu'une hâte : l'essayer le plus tôt possible.

Enfin, quand le marchand la livra, je l'enfourchai immédiatement et m'en allai à toutes jambes, hésitant, cependant — car je n'avais pas encore le brio ni la maîtrise nécessaires pour faire un bon cycliste — sur une des routes entourant ma cité natale. A belle allure, j'attaquai une côte, mais j'avais trop présumé de mes forces. La vitesse était trop grande et je manquai de souffle Je dus descendre et m'essuyer le front et la figure, car cet effort m'avait mis en sueur.

Tous les jours, à partir de ce moment, je sortis sur ma fidèle petite monture d'acier, j'arpentais les raidillons à toute vitesse, m'employais d'un effort rationnel et soutenu dans les longues côtes, et sur le plat faisais tourner mes jambes à toute vitesse.

J'expédiais souventes fois mon déjeuner pour aller plus tôt sur la route et faire des randonnées à vive allure.

Le dimanche, je sortais avec des camarades. On se défiait mutuellement. Il y avait là des amis de collège plus vieux que moi, mais je m'attaquais à eux quand même.

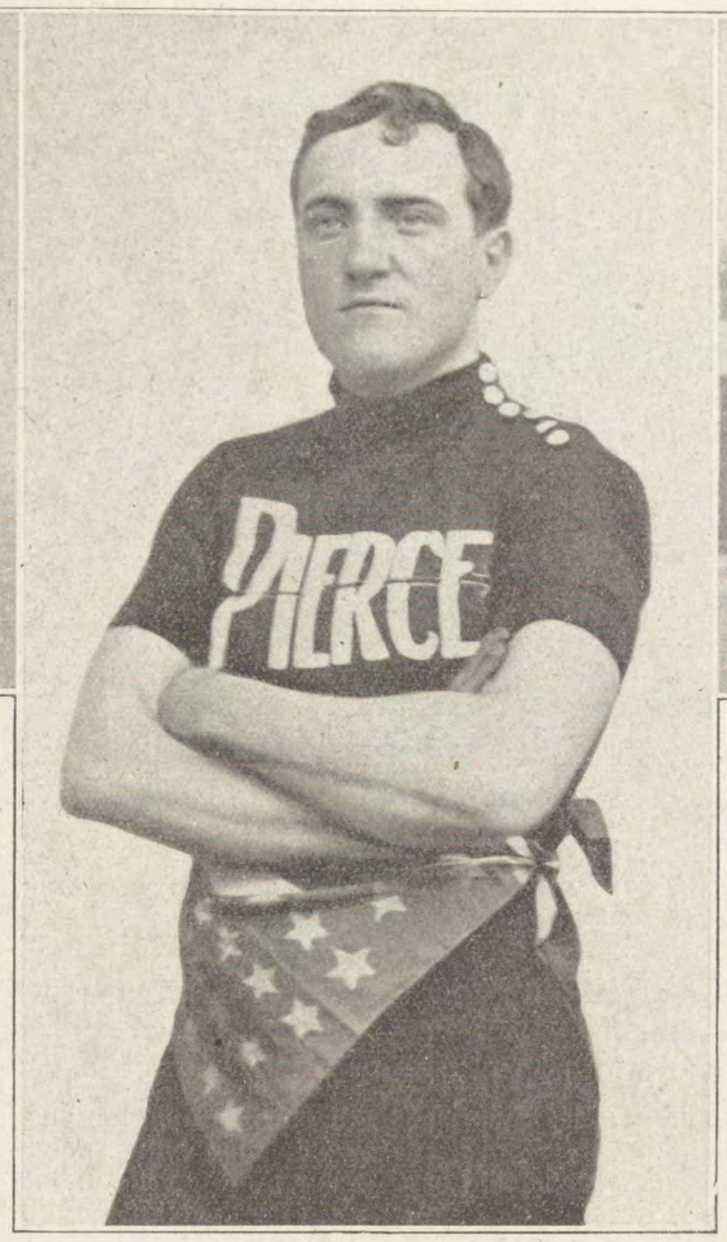


LE DERNIER VIRAGE DU GRAND PRIX DE 1905

C'est le dernier virage ; Poulain semble devoir gagner facilement et passe Mayer, mais Kramer, démarrant brusquement, le remonte et, après un coude-à-coude émouvant, s'assurera le meilleur.

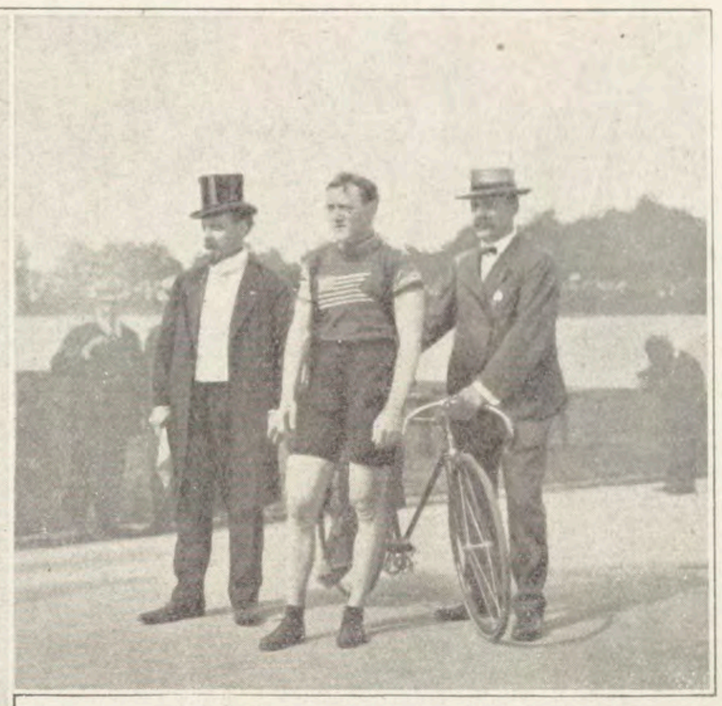
A L'ENTRAINEMENT

Le champion américain Frank Kramer se faisant photographier pour la première fois en France avant son entraînement.



KRAMER EN 1905

Frank Kramer est depuis de longues années sur la brèche et, pourtant, il est toujours le grand crack presque invincible.



AU GRAND PRIX DE 1905

Frank Kramer, pour ses débuts en France, s'attribua, entre autres succès, le Grand Prix de Paris de 1905.

Nos promenades étaient entrecoupées de démarrages, d'emballages ; et il faut croire que j'étais doué d'une certaine énergie et que j'avais de bons muscles, car je triomphais toujours.

A seize ans, je me fis admettre dans un club cycliste et disputai sous l'égide de cette société quelques petites courses sur route que je gagnai. Ces quelques petites épreuves me mirent en vedette et on m'opposa à des adversaires plus sérieux sur route et sur piste. Bien entraîné, je ne connus que la victoire sur ces amateurs.

En 1897, j'étais déjà fort connu dans le monde de l'amateurisme américain. Je rencontrai Harry Upper, qui était un champion redoutable. Je vous avoue que, ce jour-là, j'étais fort émotionné. Mais, n'ayant rien laissé au hasard, m'étant entraîné régulièrement, sans à-coups, en pleine forme, je battis Harry Upper. Mes amis me félicitèrent longuement. Le public m'ovationna frénétiquement.

Au cours de la même année, je dispute de nombreuses épreuves ouvertes aux amateurs. La plupart de ces épreuves sont mon apanage.

En 1898 et en 1899, je m'engage dans les championnats amateurs américains. J'ai une grande confiance en moi et je me présente au poteau dans la plénitude de mes moyens. Les meilleurs spécialistes amateurs de la piste sont engagés. Les sportsmen yankees connaissent mon passé — bref, mais déjà rempli de victoires — et ont les yeux sur moi. Le betting fonctionne. On parie fort sur mon nom en 1898. Je ne trompe point la confiance de mes parieurs, car brillamment, je défais tous les amateurs qu'on m'oppose et deviens le détenteur du titre de champion amateur des Etats-Unis.

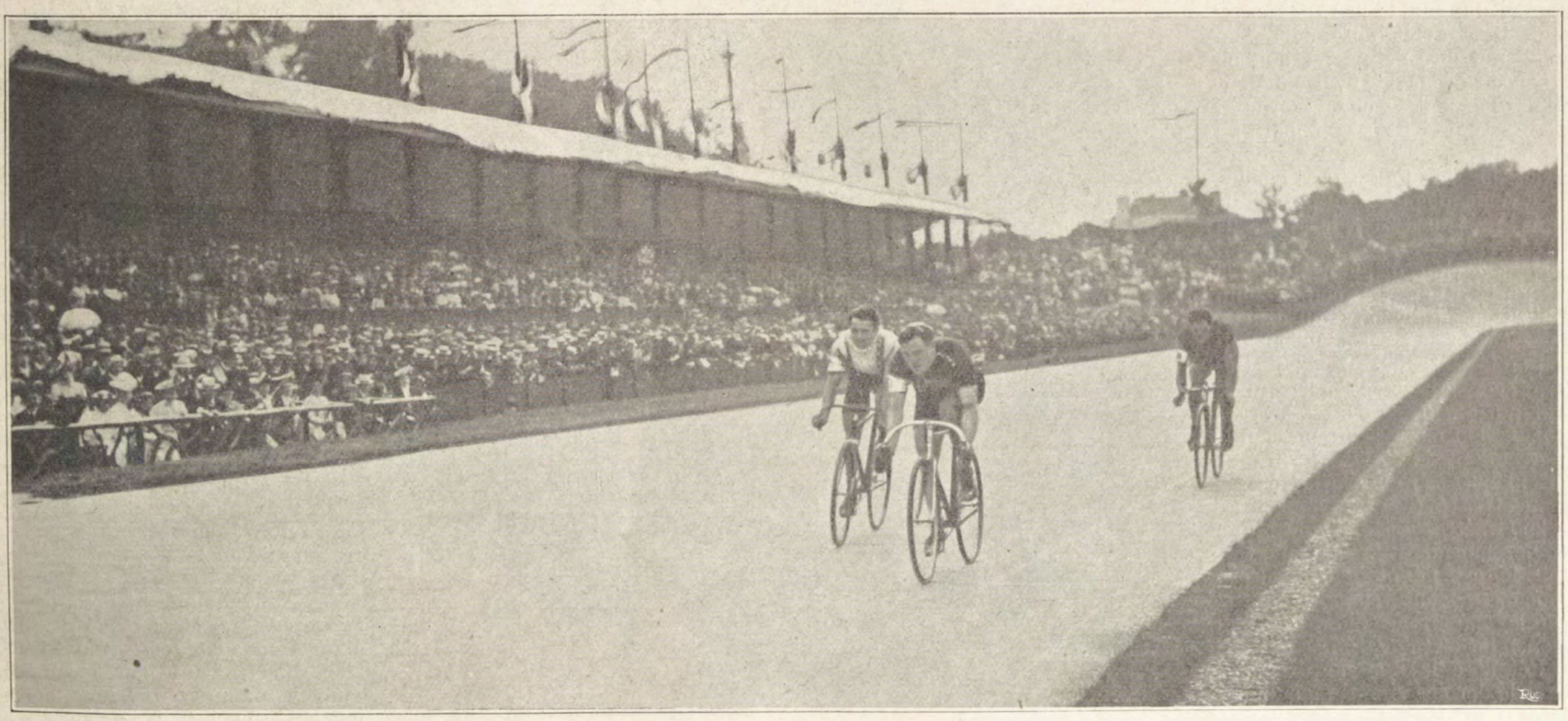
En 1899, je suis encore plus confiant. Je sais en me présentant au poteau que je vaincrai. Je n'y manque pas. Une fois encore, je suis champion amateur d'Amérique.

N'ayant plus d'adversaires sérieux, dans l'amateurisme, je décide alors de devenir professionnel. Mes amis m'encouragent et me prédisent le plus bel avenir.

Au début de 1900, ma résolution est définitive. Après un entraînement sévère, une alimentation rationnelle, je m'engage dans les championnats américains professionnels. Ce n'était point sans une certaine appréhension, mais enfin j'allais voir si je pouvais briller dans ce nouveau genre.

Les championnats américains sont une longue suite d'épreuves. Le classement est fait par addition des points obtenus au cours des épreuves disputées.

La tâche à accomplir est formidable. Elle l'était d'autant plus pour moi en 1900 que j'étais un débutant professionnel et que je me heurtais à

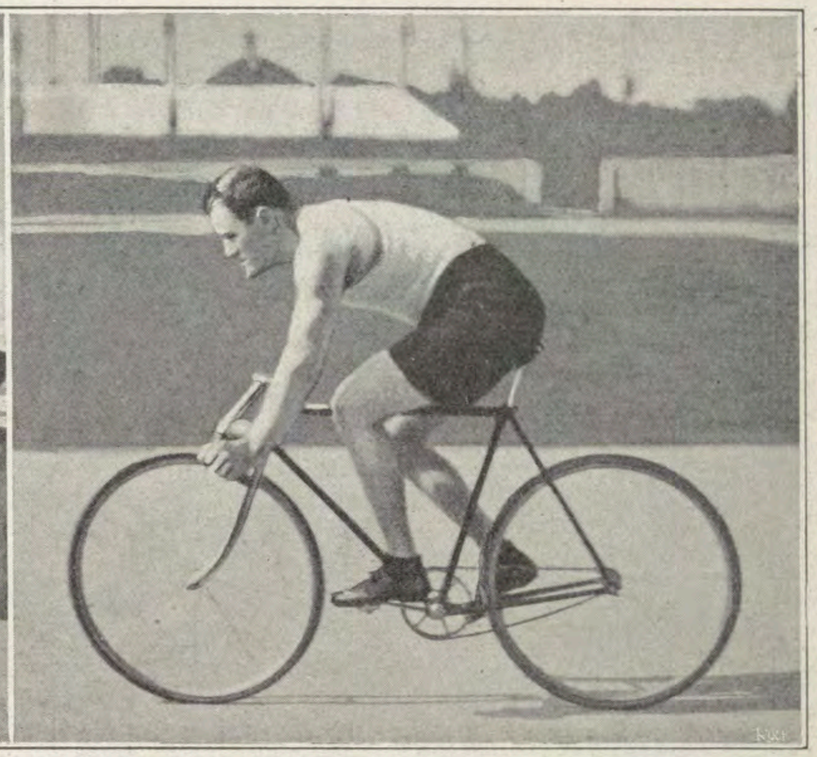


L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE PARIS DE 1905

La finale du Grand Prix de Paris de 1905 fut gagnée par Frank Kramer, après une course splendide, où il dut recourir à toutes ses qualités de vitesse et de tactique. Il était encore en troisième position dans le dernier virage, mais après un effort splendide, il passait en tête, battant de 20 centimètres Poulain. Mayer était troisième à une longueur 1/2.

LE REPOS ENTRE DEUX COURSES

Entre deux courses, les cyclistes attendent, après le massage reconstituant, leur tour de monter en machine. A gauche, on aperçoit Frank Kramer assis par terre, et, à droite, son adversaire, Gabriel Poulain, qu'il va rencontrer.



KRAMER EN 1906

En machine, Kramer donne une impression de force prodigieuse ; ses jambes sont fines et un peu sèches, mais ses muscles sont d'acier.

toutes les fines pédales d'Amérique et surtout au nègre volant Major Taylor, la gloire incontestée de cette époque.

MES PREMIÈRES RENCONTRES AVEC MAJOR TAYLOR

Les Américains, en général, n'aiment guère les noirs. On les méprise surtout dans le Sud des Etats-Unis, d'où je suis originaire.

Mes victoires sur les meilleurs amateurs m'avaient mis en vedette. Les sportsmen américains comptaient beaucoup sur moi.

Le crack noir, natif de Worcester, possédait lui aussi d'assez nombreux partisans. Il venait de remporter de belles victoires en Europe sur les Jacquelin, les Ellegaard, les Meyers, les Grogna, etc. Tous les coureurs américains avaient dû baisser pavillon devant lui.

J'étais donc le seul coureur d'Outre-Atlantique sur qui les ennemis des noirs pussent compter.

Je me reconnaissais d'ailleurs quelque chance, mais je ne me dissimulais pas que le prestigieux nègre, baptisé le « nègre volant », était d'une adresse incomparable, démarreur de premier ordre, vite sur jambes, tacticien redoutable, confiant en lui-même.

On m'avait assez répété que j'avais un torse, des jambes et des bras d'athlète ; j'avais assez recueilli de victoires pour avoir confiance en moi.

Le jour où pour la première fois je rencontrai Major Taylor, ce fut devant plusieurs milliers de sportsmen. Il y avait notamment un grand nombre de nègres qui, on le conçoit aisément, ovationnèrent frénétiquement le champion noir, quand celui-ci fit son apparition sur la piste.

Lorsque je montai en machine pour venir me placer au poteau de départ près du starter, je tremblais très fort.

Nous devions disputer la course sur une distance très courte — un mille, si mes souvenirs sont exacts. Je menai la danse, roulant au milieu de la piste, et surveillant très étroitement le crack noir qui se tenait à quelques mètres derrière moi. A 300 mètres du poteau, le nègre me passa et fila à toute allure ; je pris sa roue ; la lutte commença très sévère entre nous deux. A 250 mètres du poteau, Major Taylor fonçait vers la ligne, tête baissée, cependant que les nègres l'encourageaient chaudement et que la plupart des blancs criaient mon nom et m'ovationnaient.

J'étais à la hauteur du nègre dans le dernier virage, mais je dus faire tout l'extérieur et lorsque nous passâmes le poteau d'arrivée, Major Taylor, après un dernier rush, conservait sur moi l'avantage par une longueur.

POULAIN ET KRAMER

Poulain et Kramer furent les grands rivaux de 1905 et de 1906. Le Français à l'allure souple, à l'effort violent, mais gracieux, dut s'incliner devant le grand athlète qu'est Kramer.

J'avais terminé sur la roue du champion noir, et je m'en montrai fier.

Je pensai alors qu'avec une plus grande habitude de la course, une plus grande confiance en moi, je pourrais avant peu combler cette longueur. Je me remis donc plus sérieusement que jamais au travail, avec l'intention bien ancrée dans mon esprit de battre Major Taylor.

Les journaux sportifs américains ne tarissaient pas, d'ailleurs, d'éloges sur moi. On attendait avec impatience mes prochaines rencontres avec le « nègre volant » et on pensait que je pourrais l'inquiéter de belle façon et plus que la première fois, sinon le battre. On m'appelait le grand espoir blanc, l'étoile naissante, « the comingman ».

Mes autres rencontres avec Major Taylor sur les pistes américaines amènent toujours une foule énorme. Quelquefois, le nègre est copieusement conspué. Je suis, au cours de ces nouvelles rencontres, moins désorienté que la première fois. Mais, hélas ! le résultat n'est pas celui que je m'étais fixé. Au cours de cette année 1900, Major Taylor triomphe, mais il est vrai que je succombe d'un rien, d'un souffle.

Je lutte contre un adversaire roublard, qui connait et use de toutes les ficelles du métier. Tacticien consommé, on ne peut le mettre facilement dans sa poche. Le classement final du championnat d'Amérique donna : 1er Major Taylor ; 2e Frank Kramer.

Ma place de second constituait pourtant une belle performance, car, au cours de l'année, j'avais défait tous les autres Américains : Root, Dorlon, Magin, John Bedell, Menus Bedell, Moran, Kimble, Bargett, Krebs, Fogler, Mac Lean, Mac Farland.

EN 1901, JE PRENDS MA REVANCHE SUR MAJOR TAYLOR

Après les championnats américains de 1900 qui s'étaient terminés par la victoire de Major Taylor, je prends part à quelques events cyclistes et triomphe de tous les coureurs qui me sont opposés, aussi bien en course ouverte qu'en match ; je gagne aussi des handicaps.

L'hiver 1900-1901 arrive. Je me retire de la piste et prends un repos bien gagné.

Mais, au cours de ma retraite, je songe souvent à la victoire de Major Taylor. Je ne pense qu'à prendre une revanche éclatante sur le nègre fameux.

Je n'abandonne donc rien de mon régime, c'est-à-dire que je mange bien, mais sans forcer ; je fais du footing afin d'entretenir la souplesse de mes muscles. Je mène une existence calme, me couche de bonne heure, me lève de bonne heure également, évite les veilles, les excès de boissons, etc. Je vécus pendant tout cet hiver, une

existence d'anachorète. Le printemps 1901 se montre. Je reprends ma fidèle « bike » (bécane) et, pendant quelques jours, cours les routes afin de perdre un peu de poids, puis je me remets à la piste. Je suis, après un mois d'entraînement, en possession de mes moyens ; mes muscles sont souples ; mon souffle est bon. Je puis partir à la conquête de nouveaux lauriers.

Je dispute des courses à Salt Lake City, New-York, etc., courses que je gagne sans trop de difficultés.

Ces victoires ajoutent cependant encore à ma confiance et c'est avec calme que j'attends un nouveau choc avec le « nègre volant ».

Il me semble alors que si quelques atouts me manquaient l'année précédente pour m'attaquer à aussi forte partie que Taylor, ces atouts je les ai acquis depuis.

Ma confiance en ma puissance athlétique était plus forte ; il me semblait que je n'étais plus le jeune « comingman » de 1900, mais un grand coureur dont les ailes avaient poussé durant l'hiver.

Cependant, quand je revis Major Taylor à l'entraînement, quelque temps après, je constatai que le « diable noir » était toujours le même homme, malin, sprinter incomparable, prestigieux démarreur, souple, résistant, adroit. Ses managers et soigneurs veillaient sur lui comme sur un enfant. Je me dis à moi-même que la lutte serait belle, et je m'habituai à vaincre toute crainte.

Si je sors vainqueur, je n'en aurai que plus de mérite.

Des nouvelles de l'entraînement de Major Taylor me parviennent. Celui-ci travaille avec acharnement.

Enfin, je m'engage dans une course ouverte. Major Taylor se rappelle à temps qu'il est champion d'Amérique et qu'il ne peut faire autrement que de courir. Nous voilà donc à nouveau face à face.

Qui vaincra ? Suis-je moins émotionné que l'année précédente, ne suis-je pas ému du tout? Je ne saurais le dire. Toujours est-il que je sors victorieux de toute la pléiade de champions qui me sont opposés et notamment de Major Taylor, le crack noir, qui, aux applaudissements de mes nombreux partisans, ne peut que rester sur ma roue.

Dès lors, je n'étais plus l'espoir blanc, le comingman, j'étais « le grand champion » Frank Kramer, l'Américain blanc qui avait vaincu le « nègre volant ».

Vous dire ma joie serait peine superflue, n'est-ce pas? Je ne pouvais que me féliciter d'avoir triomphé d'un tel homme, qui avait défait les meilleurs sprinters du monde.

Les journaux américains m'appelaient le vainqueur du noir, le prodigieux sprinter, et déclaraient que je me devais, après un tel exploit, de faire triompher les couleurs étoilées dans tout l'univers.

Quelque temps après, je rencontrai Major Taylor à plusieurs reprises et je confirmai brillamment ma première victoire non sans difficulté, je dois l'avouer, car le nègre allait vite.

DEUX GLOIRES DU CYCLISME

Dans la tribune des coureurs au Parc des Princes, deux gloires du cyclisme regardent courir leurs camarades; ce sont, côte à côte, Jacquelin, en 1905, déjà sur son déclin, et Kramer qui, au contraire, était le champion en pleine forme.

JE COLLECTIONNE LES CHAMPIONNATS D'AMÉRIQUE

En 1901, je triomphe dans le championnat professionnel d'Amérique. J'ai été deux fois champion amateur. C'est donc la troisième fois que je porte officiellement les couleurs étoilées qu'avant moi avaient menées à la victoire, les Titus, les Zimmerman, les Samuelson, les Banker, etc.

C'est la première fois que je les porte comme professionnel et c'est une lourde tâche que j'ai assumée.

En 1902, je remporte encore le titre de champion des Etats-Unis ; cette victoire se renouvelle en 1903, en 1904, en 1905, en 1906 et ainsi d'année en année, jusqu'à ce jour.

J'ai donc été quinze fois champion d'Amérique: treize fois comme professionnel, deux fois en qualité d'amateur.

J'ai, comme on le voit, collectionné les championnats américains et je m'en montre d'autant plus fier que cette régularité démontre surabondamment qu'à aucun moment de ma carrière, je n'ai eu la grande défaillance qui guette tant de coureurs.

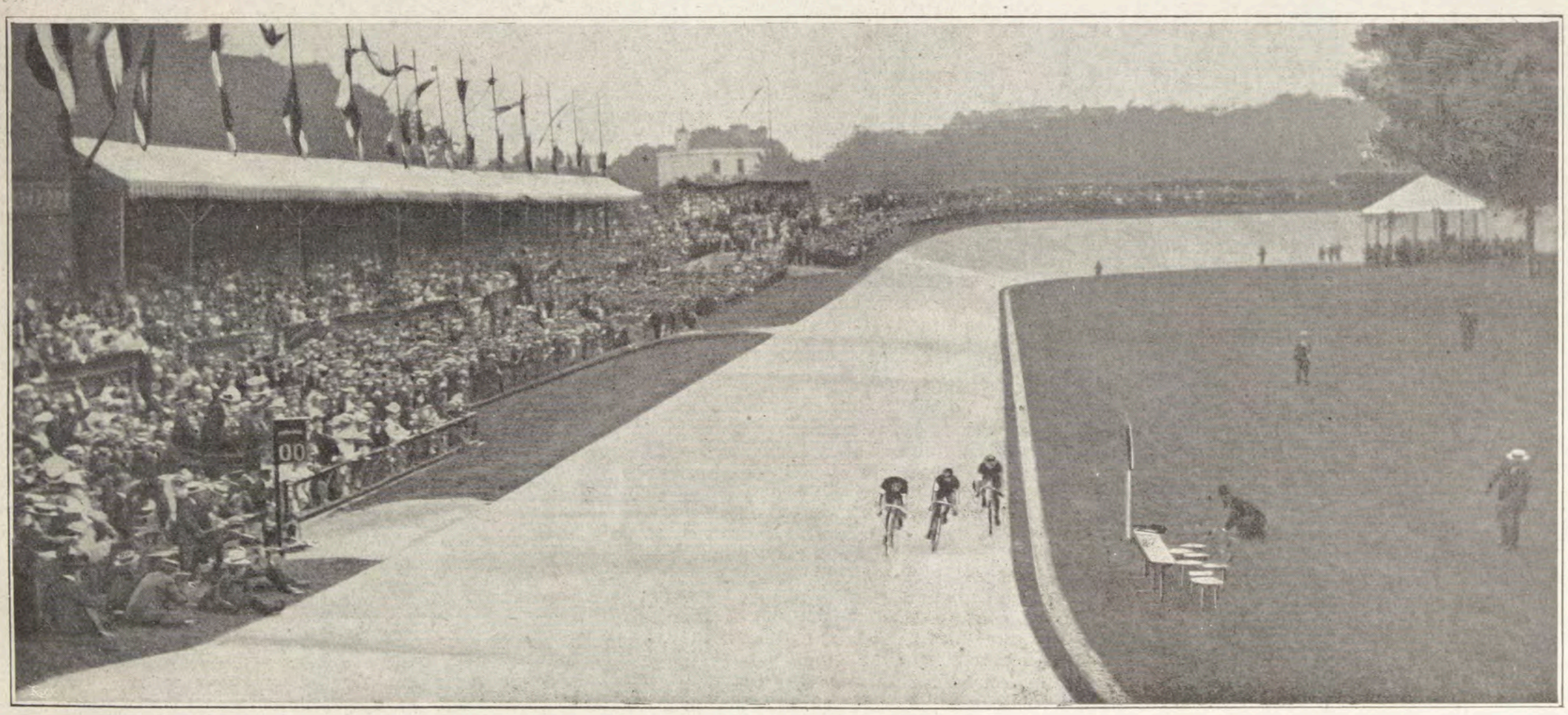
Je crois que je le dois, non point tant aux qualités que je puis posséder, qu'au régime strict, aux principes d'entraînement que je n'ai jamais cessé de suivre avec une obstination qui étonna souvent ceux qui s'intéressaient à moi.

A différentes reprises, avant la course des six jours de Madison Square Garden, on m'opposa aux meilleurs spécialistes européens et aux coureurs américains qui, sur le Vieux Continent, avaient cueilli de nombreux lauriers.

Patrick Powers, le grand manager de la « Six Days' Race » engageait spécialement les meilleurs sprinters de la saison. On les matchait avec moi sur le tourniquet de Madison Square Garden.

(A suivre.)

FRANK KRAMER.



LE GRAND PRIX DE PARIS DE 1906

Dans le Grand Prix de 1906, Frank Kramer renouvela son succès de 1905, triomphant encore de Poulain, deuxième à un pneu, et de Friol, troisième à un quart de roue. C'est dans les derniers mètres que le grand crack américain réussit à s'attribuer l'avantage.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE CONSACRÉ AU RUGBY PARAITRA SAMEDI PROCHAIN

C'est samedi prochain, 21 février, que paraîtra notre numéro double consacré au *football rugby*. Ce numéro, absolument complet, remportera, nous l'espérons, le même succès que les précédents.

Tous ceux qui s'intéressent au rugby achèteront la *Vie au Grand Air* de samedi prochain dont la rédaction a été confiée aux meilleurs spécialistes.

Voici d'ailleurs le sommaire de ce numéro.

DE QUEL CLUB VOUDRIEZ-VOUS ÊTRE, SI VOUS N'APPARTENIEZ PAS DÉJA AU VOTRE ? Enquête auprès des meilleurs joueurs de rugby.

LES DÉFAUTS DU RUGBY FRANÇAIS, par Marcel Communeau.

LES QUALITÉS DU RUGBY FRANÇAIS, par Fernand Forgues.

L'ESPRIT DE CLUB, RAISON D'ÊTRE DU RUGBY, par Louis Dedet.

LES BIENFAITS DU RUGBY, par Jacques Dedet.

CE QUE VOIENT LES ARBITRES, par Ch. Gondouin.

CE QUE L'ON VOIT DE LA TOUCHE, par G. Vidi.

LE RUGBY DANS L'ARMÉE, par le lieutenant V...

COMMENT COMPRENDRE LE RUGBY, par Lesieur.

LE FOOTBALL SCOLAIRE, par Rodenbach.

L'ORGANISATION DU RUGBY DANS L'UNIVERSITÉ, par J.-A. Bernard.

LE JEU D'AVANTS, par Mauriat.

De plus, trois doubles pages seront consacrées au *match France-Ecosse 1911*, au *Match Angleterre-Sud-Afrique* et aux *Différents plaquages du rugby*.

Ce numéro comprendra naturellement, en outre, le compte-rendu de toutes les actualités de la semaine : notre course automobile Paris-Rouen, le cross-country de Paris, la réouverture d'Auteuil, etc. C'est dire l'intérêt de ce numéro double qui, comme les précédents, sera vendu 1 franc.

LES SECRETS DE LA COURSE A PIED

Par JEAN BOUIN

Comme nous l'avons annoncé, c'est dans notre numéro du 28 février que nous commencerons la série que Jean Bouin, le grand coureur à pied, recordman du monde de l'heure, a bien voulu écrire spécialement pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

Jean Bouin y exposera tous les principes de l'entraînement, tel qu'il le conçoit.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

La Paix plus cruelle que la Guerre.

On l'a tant répété qu'on a fini par ne plus y attacher d'importance. Une idée trop souvent émise est un peu comme une pièce de monnaie dont on frappe trop d'exemplaires avec un même coin. Il n'y a plus ni relief ni détail. C'est devenu monnaie courante de répéter que nos officiers aviateurs, par le seul fait qu'ils montent leurs aéroplanes, sont plus exposés que s'ils faisaient la guerre.

Et voici qu'une démonstration éloquente, la démonstration par les faits, vient s'ajouter à nos simples réflexions.

Peu de guerres ont été plus meurtrières que la guerre balkanique. Aussi, lorsqu'on apprit que des aviateurs allaient partir là-bas, ce fut d'abord un cri d'effroi. Qu'allaient-ils devenir dans la tourmente, et combien de ces pauvres oiseaux allaient être impitoyablement descendus par ces cruels et innombrables chasseurs?

On sait que les aviateurs furent à peu près indemnes, tant que dura la guerre elle-même.

Ils rentrent chez eux. On pousse un soupir de soulagement. Enfin, sauvés!

Hélas! au contraire, c'est maintenant que commence le péril! La série des vols journaliers est plus périlleuse dans l'air aux embûches traîtresses qu'au-dessus des forts d'Andrinople ou des retranchements de Tchachaldja.

Six des nôtres reviennent indemnes de l'aventure balkanique, échappent aux balles et shrapnells et, l'un après l'autre, ils tombent sur les gazons des pistes, dans la paix, la tranquillité et le calme — je dirais presque la banalité de la vie courante.

Sur six, trois sont morts, trois sont blessés.

Morts : *de Réals, qui s'écrase sur l'aérodrome de Villacoublay, dans un vol normal et, avant lui, Brodin, à l'Isle-Adam, en essayant un appareil, et Letort, qui avait traversé plusieurs fois l'Europe, survolé l'ennemi, et qui, dans un banal atterrissage près d'Angoulême, est broyé par son moteur.*

Blessés : *Paillard, à Reims; Védrines, échappé au péril de la campagne serbe, aux 200 kilomètres à l'heure de la Coupe Gordon-Bennett, et qui manque de brûler vif dans son appareil, et enfin Olivier, que l'on crut mort à Andrinople, et dont la mère éplorée vint me voir à cette époque, et qui, sauvé sans une égratignure d'Andrinople, eut accidents sur accidents, sans repos ni trêve.*

Aussi, lorsqu'on veut appliquer aux officiers aviateurs les doctrines de la discipline des garnisons en temps de paix, on se trompe étrangement. C'est la guerre, plus impitoyable que la guerre elle-même.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Les grands prix de 1914

La coalition étrangère est particulièrement redoutable.

Nous en compterons au moins quatre, cette année. Le Grand Prix de l'A. C. F. se courra en juillet, entre Lyon et Saint-Etienne, sur un circuit dont le choix est justifié, en quelque sorte, par la coïncidence de l'exposition qui va tenir ses assises à Lyon.

Puis, en juillet aussi, le Grand Prix de France se disputera sur le plus beau parcours de course que nous possédions actuellement, dans les environs du Mans, en même temps que la Coupe de la Sarthe.

En Belgique et en Italie, nous aurons également un Grand Prix, courus chacun dans des régions déjà utilisées pour ces importantes réunions sportives, les Ardennes et la Sicile, circuits connus, dont le dernier est véritablement hérissé de difficultés.

Pour ces quatre épreuves de premier plan, les engagements ne sont pas encore connus, sauf ceux du Grand Prix de l'A. C. F. On en compte 39 ; et, sur ce nombre, la France n'a que neuf voitures représentant trois marques : Peugeot, Delage et Alda, toujours les mêmes. Combien d'autres en avons-nous, dont le devoir serait de défendre aussi notre pavillon et de s'aligner bravement contre la coalition étrangère, plus redoutable que jamais dans l'épreuve prochaine ! Mais un mot d'ordre semble avoir été donné et l'abstention est de règle. Il s'ensuit que nous organisons des courses qui n'ont d'autre résultat que de favoriser la concurrence étrangère.

Vous remarquerez, en effet, que l'Allemagne et l'Angleterre se refusent à tout meeting de courses chez elles, où nous pourrions, à notre tour, faire valoir l'importance et la supériorité de notre construction. Elles préfèrent, et cela se comprend, lutter contre nous, chez nous, en vertu de l'axiome guerrier qu'il faut avant tout porter le combat sur le territoire ennemi. Et nous aurons, encore une fois, fourni des verges pour nous battre.

Je sais bien que notre cause est entre bonnes mains, que nos ingénieurs ne négligent rien pour mettre au point la meilleure voiture que les Boillot, Bablot, Goux, Guyot, Duray et Rigal sont de merveilleux conducteurs, de taille à forcer la victoire à leur sourire ; mais de ce fait même qu'ils ont toujours vaincu jusqu'ici, on leur fera un crime de ne pas vaincre si, par hasard, la chance vient à tourner. Les Mercédès, les Fiat, les Sunbeam, au contraire, s'ils sont battus, trouveront toujours une excuse, une raison à donner à leur défaite ; ils auront été victimes de circonstances fortuites, d'un terrain insuffisamment connu d'eux.

En un mot, nous avons, nous Français, tout à perdre et bien peu de chose à gagner. Et, cependant, j'estime que la course est utile, indispensable même, ne serait-ce qu'au point de vue sportif, mais on voudrait voir nos couleurs réunir, au poteau de départ, un plus grand nombre de concurrents. C'est faire la part bien dure, vraiment, aux deux ou trois qui ont le courage de se mettre en ligne. Souhaitons-leur tout le succès qu'ils méritent, succès d'autant plus grand qu'on leur aura laissé plus grands les risques du combat.

Nous devions, d'autre part, avoir cette semaine le départ de la Coupe de tourisme organisée par notre confrère l'*Aéro*. Cette intéressante épreuve est reportée à la deuxième quinzaine d'avril, à cause des difficultés accumulées sur le parcours projeté, par les rigueurs de l'hiver que nous venons de traverser. Il est certaines régions, en effet, où la neige interdit encore toute communication. En présence de ces conditions tout à fait anormales, les concurrents eux-mêmes ont demandé le renvoi de l'épreuve à laquelle ils veulent tous prendre part. Elle se disputera donc du 19 au 29 avril, de manière à quitter Paris et à y revenir un dimanche.

Pour augmenter l'intérêt touristique et régional de l'épreuve, notre confrère, sous le titre de *Rallie-France-Aéro*, organise, sur le parcours de chaque étape, des épreuves distinctes dans lesquelles les concurrents seront seulement astreints à réaliser une vitesse moyenne de 30 kilomètres à l'heure.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Nos rallies automobiles

Demain matin, départ de Paris-Rouen.

Notre premier rallie automobile se disputera demain dimanche 15 février.

Les concurrents de Paris-Rouen devront venir prendre le départ devant les bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées, entre 7 et 8 heures du matin. Les départs seront donnés à intervalles d'au moins une minute.

Les concurrents recevront, avant le départ, leur carnet de route et une plaque de couleur rouge qu'ils devront poser de façon très apparente à l'avant de la voiture.

La distance totale du parcours est de 126 kilomètres.

Le premier contrôle est situé à Mantes, devant la gare du chemin de fer. La distance est de 50 kilomètres

Après Bonnières, suivre la route 182 qui passe par Vernon, Gaillon, Pont-de-l'Arche. Dans cette partie de route sera installé un contrôle secret.

Le contrôle d'arrivée est situé à Rouen, place Saint-Paul, à l'entrée du Champs de-Mars.

Les contrôles sont tenus par un commissaire, porteur d'un brassard blanc et d'un fanion de la *Vie au Grand Air* blanc avec lettres bleues.

A l'arrivée, le concurrent remet son carnet de route au contrôleur qui y inscrit l'heure exacte et se dirige ensuite au garage-exposition situé dans les écuries du Cirque, boulevard Beauvoisine.

LA COURSE DE COTE

Les concurrents devront être arrivés dès 1 h. 30 sur le boulevard Beauvoisine, à l'emplacement réservé, où les commissaires leur remettront leur numéro d'ordre.

Rappelons que les concurrents sont répartis en cinq catégories :

1re catégorie : jusqu'à 1 lit. 500.
2e » : de 1 lit. 500 à 2 litres.
3e » : de 2 lit. 001 à 1 lit. 500.
4e » : de 2 lit. 501 à 3 litres.
5e » : au-dessus de 3 litres.

Il n'y a aucune restriction concernant le nombre des voyageurs.

Les départs seront donnés dans l'ordre des catégories. Toute voiture ne répondant pas à l'appel de son numéro sera éliminée.

Les départs sont donnés moteur en marche, mais conducteur à terre.

La course sera terminée à 4 heures précises.

Les règlements seront les mêmes pour nos rallies Paris Orléans (1er mars) et Paris-Amiens (15 mars).

A Orléans, se courra l'après-midi, sur le quai de la Madeleine, une course de 500 mètres avec arrivée en marche arrière.

A Amiens, dans le parc de la Hotoie, se disputera une épreuve de 800 mètres en ligne droite avec virage complet dans le milieu.

Pour ces deux épreuves, les départs seront donnés arrêtés, moteur en marche, mais conducteur à terre.

P. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 7 AU 14 FÉVRIER

AVIATION

VENDREDI 6 FÉVRIER. — Chartres. — Garaix monte, avec cinq passagers, à 2.700 mètres, battant le record du monde de hauteur.

DIMANCHE 8 FÉVRIER. — Berlin. — L'aviateur allemand Ingold, parti de Mulhouse à 7 h. 35 du matin, atterrit à 11 h. 55 m., du soir à Fursteried, couvrant 1.750 kilom. sans escale en 16 h. 20 m., battant le record du monde de la distance et de la durée.

CYCLISME

DIMANCHE 8 FÉVRIER. — Palais des Sports. — *Match de vitesse* (en 2 manches). 1re manche : 1. Kramer ; 2. Pouchois, à 1 longueur. — 2e manche : 1. Kramer ; 2. Pouchois, à 1/2 longueur.

DIMANCHE 8 FÉVRIER. — Bruxelles — *Course des Six Jours*. — 1. Stol-Vanhouwert, 4.502 kil. 200 (record) ; 2. Lapize-Miquel, à une roue ; 3. Mac Namara-Moran, à 1/2 longueur ; 4. Oliveri-Crupelandt, à une longueur ; 5. L. Buysse-Depauw, à une longueur ; 6. Vanlerberghe-M. Buysse, à une longueur.

FOOTBALL-RUGBY

DIMANCHE 8 FÉVRIER. — Colombes. — *Championnat de Paris de Rugby*. — Le Racing Club de France bat le Sporting C. U. de France par 5 essais et un but à 0 pour la finale.

FOOTBALL-ASSOCIATION

DIMANCHE 8 FÉVRIER. — Luxembourg. — Le Luxembourg bat la France par 5 points à 4.

HIPPISME

DIMANCHE 8 FÉVRIER. — Pau. — *Prix du Palais d'Hiver* (20.000 francs, 3.500 mètres). 1. Afgar (P. Kalley) à M. de Guestier ; 2. L'Or en Barre ; 3. Nérac. — P. M. Gag. : 12 fr. 50 (écurie) ; Pl., 12 francs, 105 fr. 50, 23 fr. 50.

LE RETOUR DE MARC POURPE A ATBARA

Marc Pourpe, le héros du raid Le Caire-Khartoum et retour, a effectué les 2.250 kilomètres de l'aller en cinq étapes, sans escale, en neuf jours et ceux du retour par trajets de 250 à 300 kilomètres, pour atterrir à tous les endroits où il avait fait placer des ravitaillements. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme.)

ON COUVRE L'APPAREIL

Durant tout le voyage, l'appareil resta à la belle étoile, les hangars étant ignorés dans ce pays où nul avion n'était encore venu.

A WADI-HALFA

Marc Pourpe vient d'atterrir et aussitôt passe en revue, avec minutie, tous les organes de son Morane-Saulnier-Gnôme.

LE JOCKEY JULES VÉDRINES

Jules Védrines, venu à Héliopolis sur son Blériot-Gnôme, *disputa un match à cheval contre un jockey égyptien célèbre et remporta la victoire.*

LA FIN D'UNE ÉPOPÉE AÉRIENNE (1)

PAR MARC POURPE

Nous terminons aujourd'hui le récit du raid aérien de Marc Pourpe, du Caire à Khartoum et retour. Nos lecteurs savent que nous nous étions assuré, avec *Excelsior* et *Je sais tout*, l'exclusivité des articles et des clichés concernant cette randonnée prodigieuse de 4.500 kilomètres au-dessus du désert.

Khartoum, 17 janvier,

LUNDI, je quitterai Karthoum pour Le Caire et, je dois le dire, avec beaucoup de tristesse : j'ai été reçu ici comme un roi avec l'affabilité et la cordiale hospitalité qui constituent un charme tout particulier des Anglais. Toute cette semaine a été remplie par des réceptions et des fêtes.

Le Sirdar, Sir Reginald Wingate, a donné un banquet suivi d'un bal en mon honneur et, demain dimanche, je déjeune dans son intimité.

Ce matin, je suis allé survoler le champ de bataille d'Ondurman où les Anglais remportèrent, sous la direction de lord Kitchener, la dernière victoire contre le kalife : 75.000 derviches contre 50.000 Anglais et Egyptiens se sont rencontrés sur ce glorieux désert où j'ai promené mon ombre modeste.

Ce vol a profondément touché toute la population de Khartoum et d'Ondurman. Le Sirdar, dans un discours qu'il a prononcé cet après-midi au Gordon College, a longuement vanté l'énergie et le génie français. Ce soir, une retraite aux flambeaux a été organisée avec toute la troupe, 8.000 hommes : c'était du plus impressionnant effet.

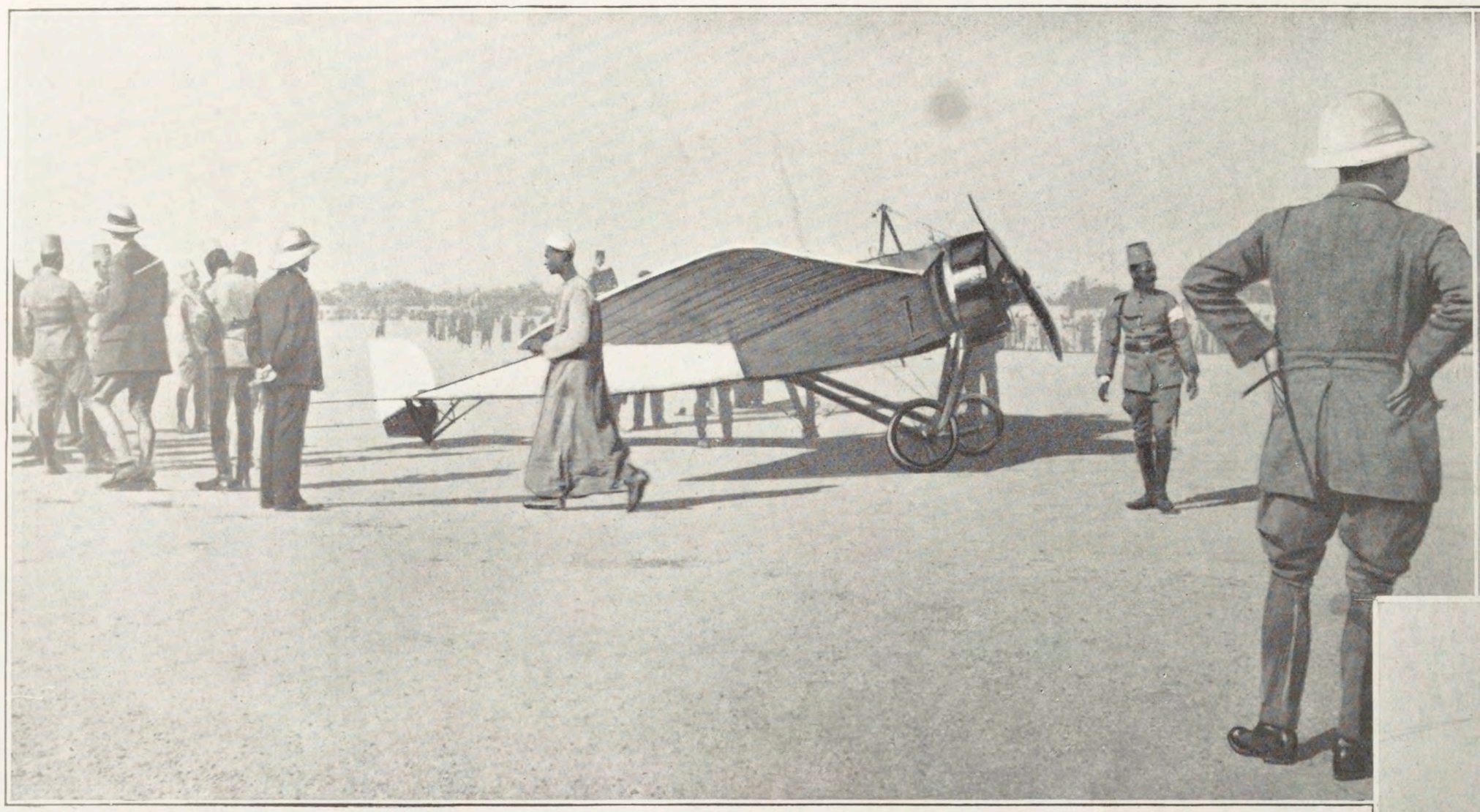
Toutes ces attentions vous prouvent que les choses ont été faites grandement et c'est pourquoi je suis triste de quitter d'aussi charmants, d'aussi délicieux amis. Mais il faut repartir ; il faut, en sens inverse, accomplir le si long, si monotone parcours. J'espère que tout se passera aussi bien qu'à l'aller et que mon Morane-Saulnier-Gnôme continuera à m'émerveiller !

Abu-Hamed, 20 janvier.

J'ai quitté Khartoum hier matin à 6 h. 45 et suis arrivé à Atbara (300 kilomètres) à 10 h. 40. Durant tout le parcours, j'ai été gêné par un vent contraire qui rendit cette étape très dure.

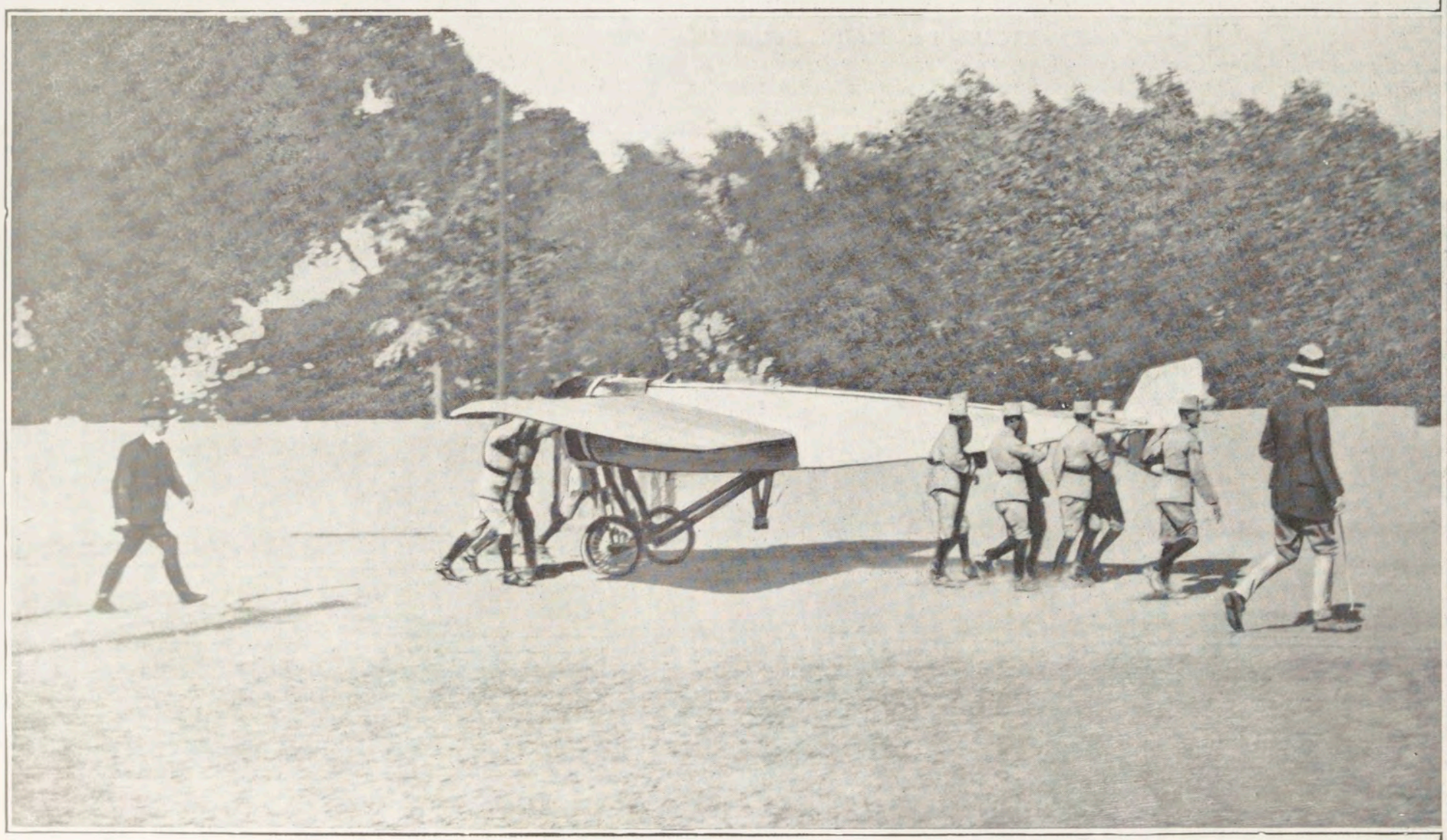
Ce matin à 6 h. 35, je suis parti d'Atbara pour arriver ici à 8 h. 50. J'ai encore le vent contre moi, mais je suis bien moins remué qu'à l'aller. En

(1) Voir les nos 800, 801, et 803.



SUR LE TERRAIN DE WADI-HALFA

Partout où il passa, Marc Pourpe fut fêté à l'égal d'un souverain, tant son exploit enthousiasma la foule. « Ce raid Le Caire-Khartoum-Le Caire, de 4.500 kilomètres, nous a déclaré Brindejonc des Moulinais, est le plus beau de l'aviation. »



LES PRÉPARATIFS DE DÉPART

Les indigènes conduisent l'appareil de Marc Pourpe au départ. Le recordman du désert et de l'aviation coloniale le suit et va donner un meeting avant de s'envoler. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme.)

revanche je souffre beaucoup de la chaleur. Je vole par des températures de 68° et en l'air j'enregistre 32°. Mes yeux me font très mal.

Partout des dîners sont offerts en mon honneur, là où il y a assez d'habitants ! Je rencontre dans tous mes atterrissages l'accueil le plus cordial. Je me crois chez nous, en Indo-Chine.

Avant mon départ de Khartoum, le colonel Smyth, qui avait tenu à m'offrir l'hospitalité et me combla d'amabilités, m'a donné deux sabres indigènes et deux poignards de derviche de toute beauté. J'ai été littéralement gâté !

Demain, je partirai pour la station nº 6 qui se trouve à moitié chemin entre Wadi-Halfa et ici. Je m'arrête partout où j'avais fait mettre des ravitaillements et où, avec beaucoup de mal, des terrains d'atterrissage avaient été préparés à mon intention : c'est la moindre des politesses.

Je mettrai ainsi plus de temps au retour qu'à l'aller, mais ce que je tiens à faire remarquer, c'est la régularité avec laquelle mes étapes se font et la précision avec laquelle jusqu'ici mon programme a été poursuivi. Et ce, grâce à mon Morane-Saulnier-Gnôme qui avait déjà prouvé sa valeur entre les mains de ce roi de l'air qu'est Garros dans la traversée de la Méditerranée.'

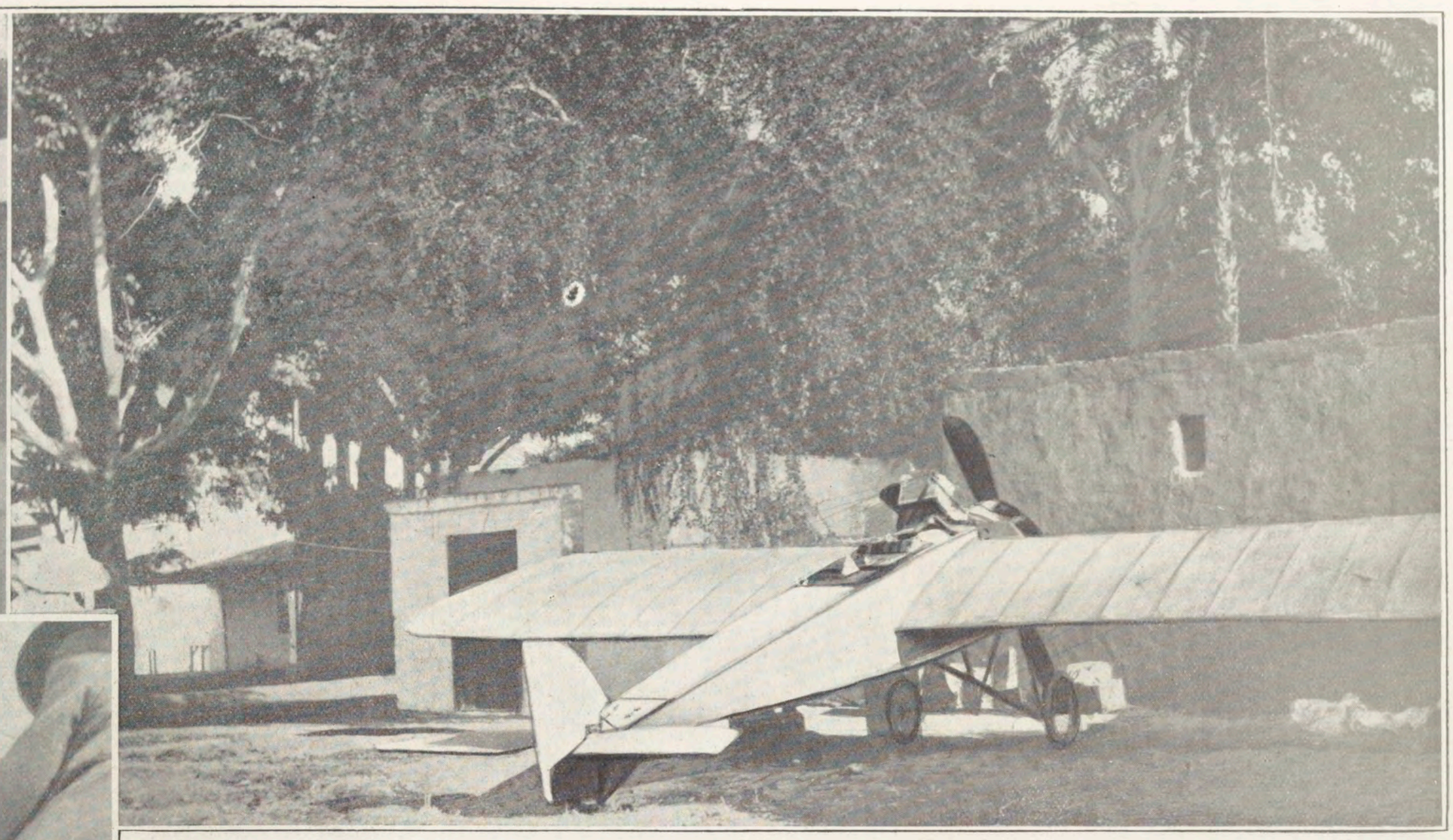
Abu-Hamed est une petite station de chemin de fer où vit un seul Européen, M. More, Anglais, chez qui je suis descendu et qui, comme tous les siens, est charmant et plein d'attentions.

MARC PO

Marc Pourpe, une fois de
de l'aviation. Il est à souhaiter

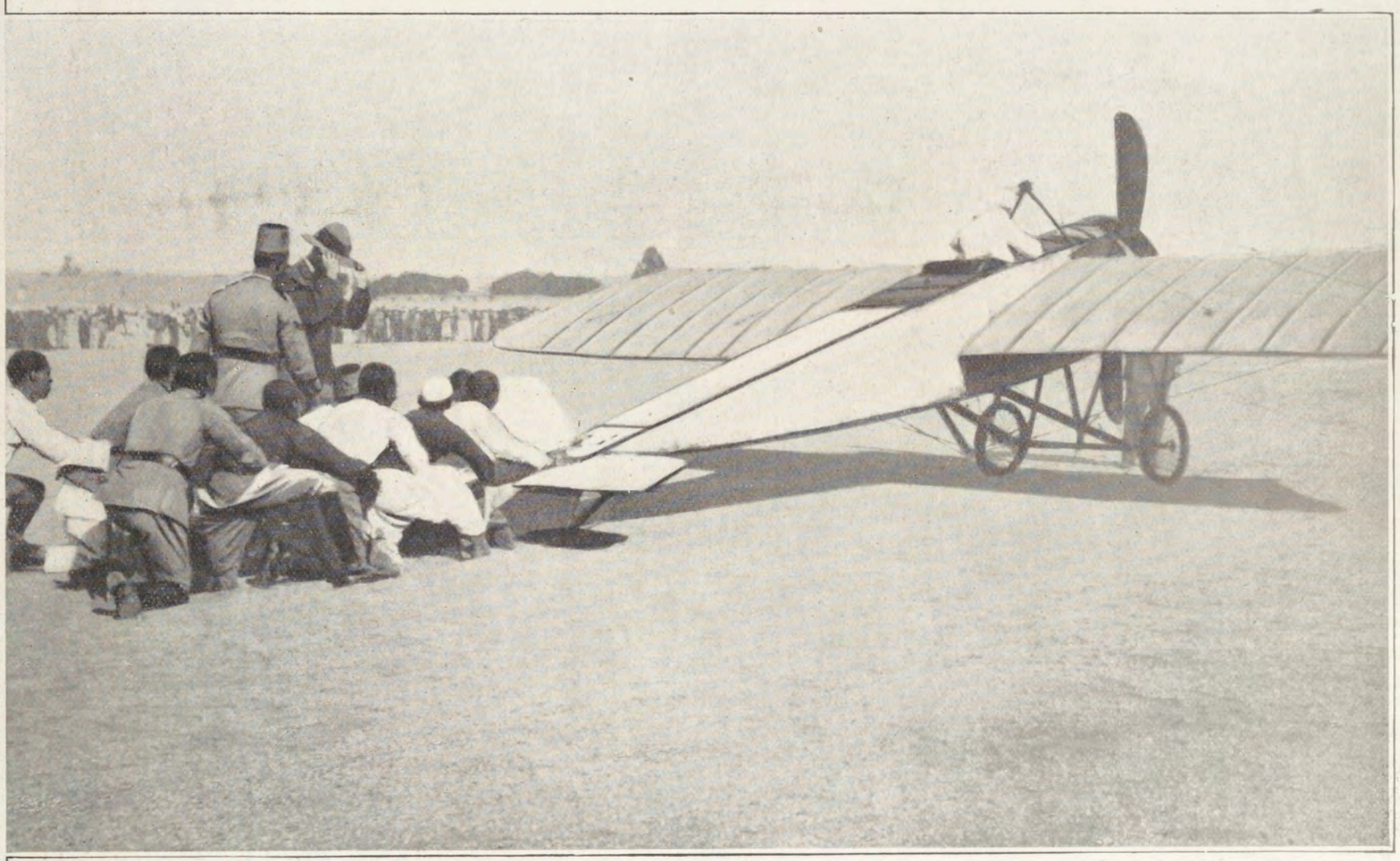
ASSOUAN

...té son audace et sa noble conception
...il l'honneur le récompense à son retour.



LE PLEIN A WADI-HALFA

Marc Pourpe fait le plein d'essence à Wadi-Halfa avant de partir pour la suite de son voyage glorieux. Après avoir vérifié l'historique Morane-Saulnier-Gnôme, *qui traversa la Méditerranée avec Garros, il va prendre son vol.*



EN ROUTE POUR LE CAIRE !

L'aviateur arrive à la fin de son voyage! Dans quelques instants, il entendra les acclamations enthousiastes des habitants du Caire qui, moins d'un mois auparavant, l'avaient vu partir pour la randonnée fantastique, qui semblait irréalisable.

Assouan, 25 janvier.

Me voici de nouveau à Assouan où je resterai deux ou trois jours pour faire revoir mon moteur. Je remonte vers le Nord. A chacune des escales prévues avant mon départ du Caire, je fais un arrêt. J'ai terminé les six premières.

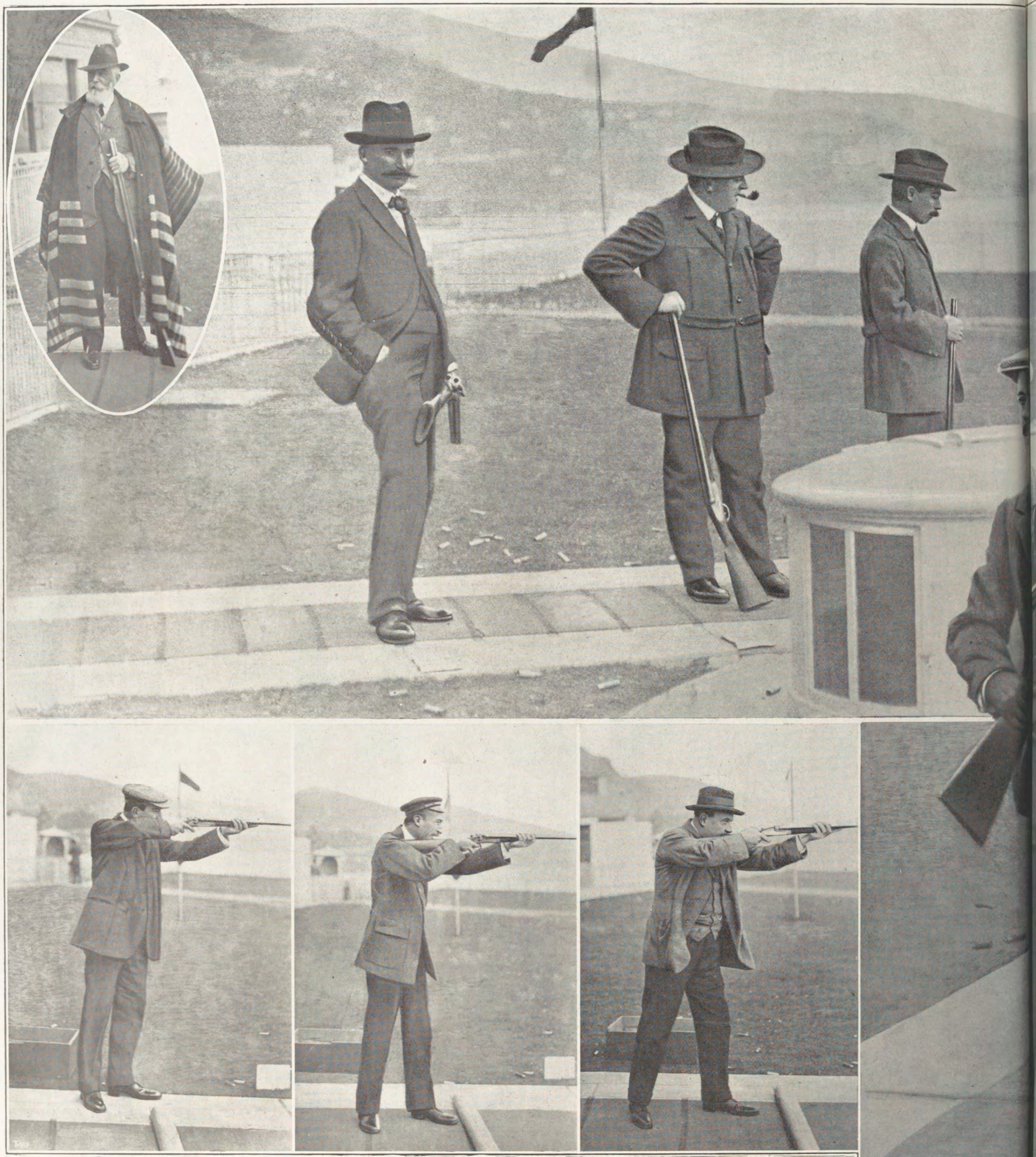
Toutes les populations noires et égyptiennes des différents pays où j'atterris sont excessivement intéressées, surtout celles des villes que j'avais brûlées à l'aller. C'est par milliers que les spectateurs arrivent de toutes parts pour admirer le grand oiseau « qu'aucun chameau ne peut égaler » (*sic*).

Je suis arrivé ici hier matin. Mac Lean, l'aviateur anglais, parti du Caire le lendemain de mon départ, s'y trouve. Il subit une série noire et ne sait quand il pourra atteindre Khartoum. Il compte faire tout le trajet avec quatre passagers.

Le Caire, 3 février.

Je suis arrivé aujourd'hui à bon port. Tout s'est parfaitement passé. L'enthousiasme de la foule m'a récompensé de mes peines. Mes réceptions à Khartoum et au Caire resteront à jamais gravées dans mon cœur. J'ai terminé par une étape de 350 kilomètres, sans escale, comme toutes les autres. Le 18 et le 20 février, probablement, je donnerai deux meetings ici ; puis je repartirai aussitôt pour Paris afin de préparer ma nouvelle expédition en Indo-Chine.

MARC POURPE.



M. DUCOURNEAU

M. Ducourneau qui va prendre part au Grand Prix de Monte-Carlo. — En haut, M. Journu, 4e en 1913.

M. DENFERT-ROCHEREAU

M. Denfert-Rochereau, l'un de nos meilleurs représentants dans les épreuves de tir aux pigeons.

LE MARQUIS DE LONGUEIL

Le marquis de Longueil, qui est engagé dans le Grand Prix de tir aux Pigeons de Monte-Carlo.

LE GRAND PRIX DE TIR AUX

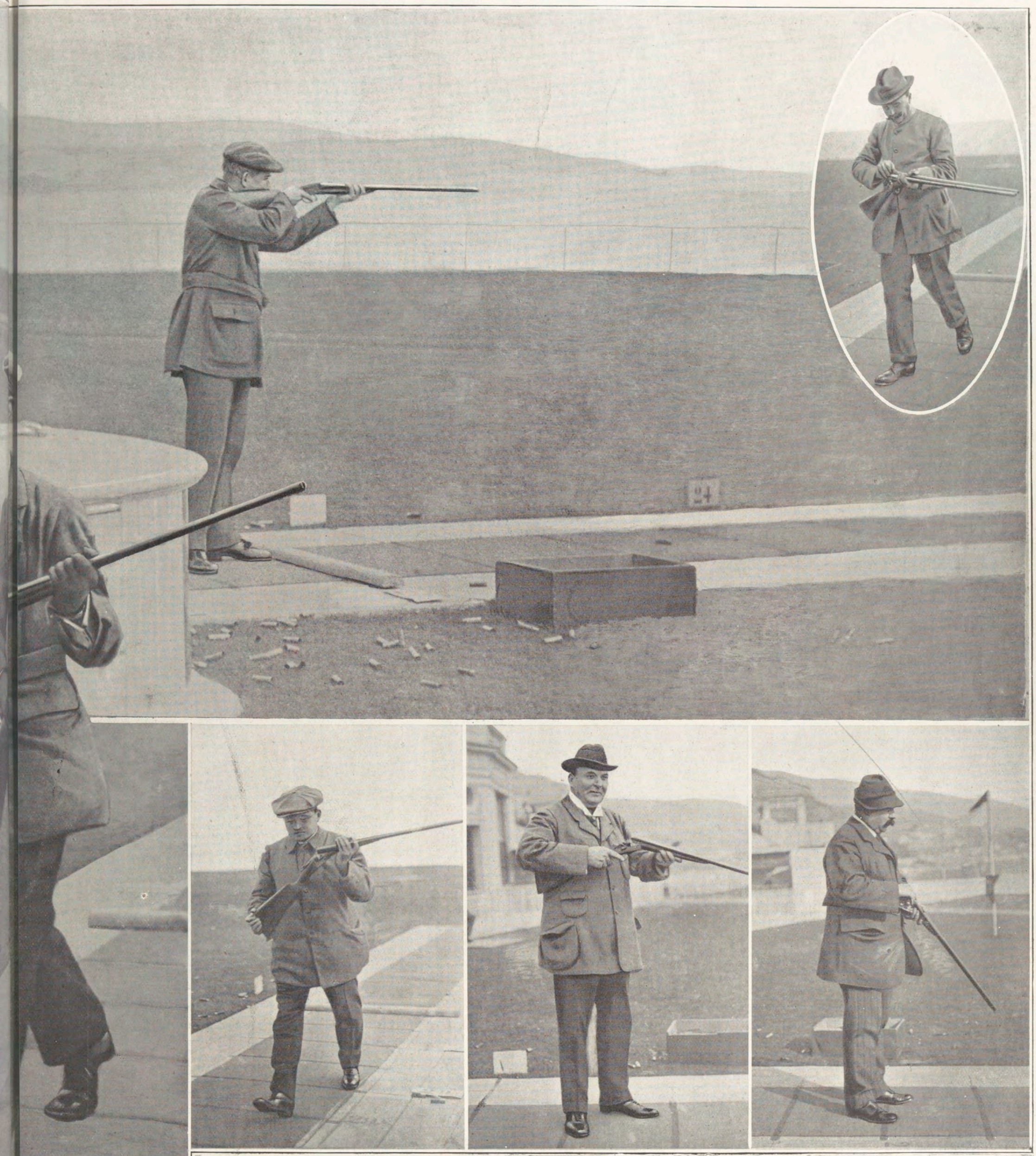
LE Grand Prix de tir aux Pigeons de Monte-Carlo qui va se disputer demain est l'épreuve de ce sport la plus richement dotée : le vainqueur gagne, en effet, 25.000 francs et un objet d'art. Quant à ceux qui se classent aux places d'honneur, ils se partagent des allocations variant entre 15 et 10.000 francs.

C'est dire l'intérêt que tous les spécialistes attachent à ce concours. Les engagements sont extrêmement nombreux et, chaque année, de tous les pays, les concurrents affluent.

La France a été particulièrement heureuse en 1912 et en 1913; pour la première fois, depuis la création du Grand Prix qui remonte

LE COMTE DE

Le comte de Lareinty-Tholo... le Grand Prix de tir aux Pig... l'entraîne...



(Photographies de notre envoyé spécial.)

M. GEMANDER
L'un des représentants les plus redoutables de la coalition étrangère au meeting de Monte-Carlo.

M. HARRY MARSH
L'un des meilleurs tireurs d'Outre-Manche, engagé dans le Grand Prix de Monte-Carlo.

M. DE PLAGINO
M. de Plagino prendra part au Grand Prix qui se disputera demain. — En haut, M. Vaccari, 4e en 1912.

Y-THOLOZAN
r, remporta la victoire dans -Carlo en 1913. — En haut, blanche.

PIGEONS DE MONTE-CARLO

à 1872, nos représentants ont gagné consécutivement deux années de suite. En 1912, le vainqueur était M. des Chaux qui avait réussi à abattre 19/19, devant MM. Perego et Menicagli seconds, avec 18/19 ; MM. Pol Roger (Français) et J. Vaccari, quatrièmes, avec 17/18. 180 tireurs étaient aux prises. En 1913, c'était le comte de Lareinty-Tholozan, l'aviateur amateur connu, qui, sportsman éclectique, s'attribuait la victoire. A 27 mètres, il tirait 16/16. M. Kasantzeff était deuxième avec 15/16 ; le comte Czernin, troisième avec 14/15; MM. Journu (Français) et Harrisson, quatrième; 179 concurrents étaient engagés.

(De gauche à droite : Moutaud, Schiff, Monniot, Pignon, Fellor neau, Reichel, Legrain, Bell

UNE CHARGE D

Supérieurs en mêlée, le « pack » racingmen accusa également sa supériorité dans le jeu ouvert. Il se montra très entraîné, très en souffle, très vigoureux. Par insta Fellonneau, Bellanger furent les meilleurs. Lerou fut un capitaine précieux et un joueur actif. — En haut, à gauche : Ma

LE RACING BAT LE S. C. U. F. PAR 17 A

En tout point, la finale du Championnat de Paris, qui se jouait dimanche à Colombes, fut un match digne d'intérêt. Les deux équipes qui furent en présence ont droit aux félicitations toutes deux, mais pour des raisons fort différentes.

Le vainqueur fut le Racing Club de France ; ses équipiers, de bout en bout, furent maîtres de l'offensive et la partie fut, du début à la fin, à la merci des avants de ce club. Grands, puissants, vigoureux (un peu trop), forts, entraînés, ils menèrent sans cesse le train et dans toutes les phases du jeu accusèrent leur supériorité sur leurs adversaires directs. Ils donnèrent à leurs lignes arrières un travail de tous les instants en leur fournissant le ballon huit fois au moins sur dix. Par moments, et assez souvent, somme toute, ils employèrent le dribbling comme moyen d'attaque personnelle et se montrèrent là, plus qu'ailleurs encore, des joueurs expérimentés et énergiques. Leur jeu rappelle celui des fameuses lignes d'avants du Stade Français, il y a quelque quinze ans, de celles du Stade Bordelais qui valurent à ce club tant de championnats de France, de celles du Football Club de Lyon, en 1910. C'est, paraît-il, en voyant jouer la ligne d'avants de Toulouse, en 1912, que le Racing se promit bien, au cours de cette finale, d'acquérir ce style vigoureux et dur qui n'est permis qu'aux gars solides et merveilleusement entraînés et qui, ce jour-là, donna la victoire à ceux qui le pratiquaient. Devant des adversaires qui jamais ne se départirent de la plus louable correction, le jeu du Racing, de ses avants, est apparu trop rude ; je crois qu'il est nécessaire qu'il continue cependant à être tel si cette équipe veut avoir sa chance contre les clubs du Midi et lutter à armes égales avec les « huit » de nos meilleures équipes de province.

De Castelnau eut beaucoup de travail derrière ce « pack » victorieux, il en profita avec qualité, avec courage, mais se montra jeune dans le métier en bien des occasions. L'essai qu'il marqua en passant dans le couloir que lui préparèrent ses avants fut d'une fort jolie facture. Son compère Frend fut, avec les centres, le défaut de l'équipe, je ne dis pas le point faible. Dans une action personnelle trop poussée, ces joueurs maintenaient sans cesse le jeu au centre du terrain, l'étouffaient pour ainsi dire.

Leur excuse est qu'après tant de minutes d'efforts incessants quoique infruc-

telnau, Eutrope, Arnal, Decamps, Despréaux, Frend, de Leliva (arbitre), Cadenat et Lerou).

ANTS DU RACING

sommes qui le composaient jouèrent dans un très grand style et tous méritent des éloges pour la partie ardente et courageuse qu'ils ont fournie. Arnal, Monniot, chel, le benjamin du rugby, dégage son camp. — Au milieu, un plaquage de Fellonneau. — A droite : Cadenat arrête un dribbling.

UR LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE PARIS

tueux, ils arrivèrent à percer la défense ennemie et à ouvrir le score pour le Racing.

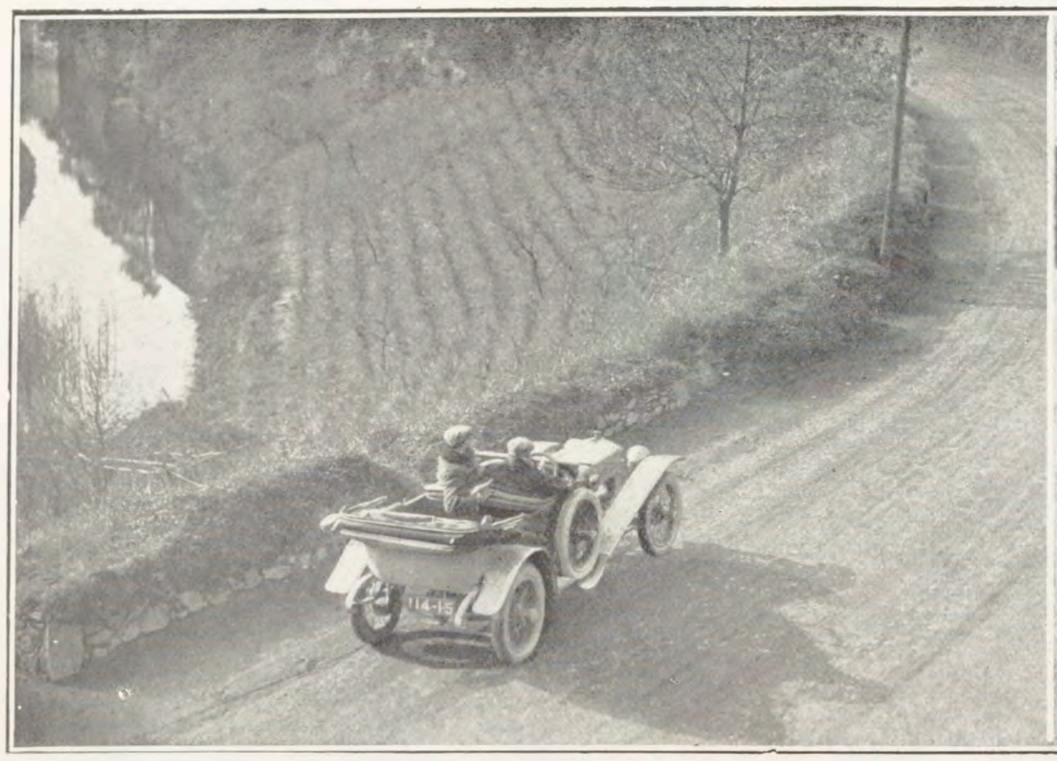
Jusqu'à ce moment le S. C. U. F., quoique ne jouant qu'avec quatorze hommes, par suite du léger accident survenu à Vives, résista avec courage aux attaques de son adversaire. Bien que le Racing jouât sans cesse dans le camp des Scufistes, ceux-ci ne laissèrent pas une fois le chemin de leurs buts libre de défendants. A cet égard, Besset et Fusier sont apparus tout à leur avantage et furent de beaux exemples d'énergie, ils montrèrent de plus, en combinant avec Theuriet et de Bessac, une excellente compréhension de la défense.

Mais... « au matin, le loup l'a mangée... » Après une résistance héroïque, après avoir donné tout ce qu'il avait de courage, le ressort se brisa fatigué, dans le camp scufiste. Ecrasés par plus lourds qu'eux, maltraités assez souvent par la vigueur de leurs adversaires, les anciens champions de Paris finirent par laisser une mince brèche, par où passa le premier essai des « bleu et blanc ». Ce fut fini, le poids, la classe l'emportèrent ; les courageux durent s'incliner devant des hommes aussi énergiques, plus puissants, et plus entraînés qu'eux, je crois.

Le Racing marqua cinq essais, fit un but, compta dix-sept points. Le Sporting, rien ! La meilleure équipe, avait gagné dans le style où beaucoup d'équipes nationales ont déjà battu les nôtres ; en quelques minutes, elle avait affirmé sa supériorité, après une longue période de match nul.

Voilà donc terminé le Championnat de Paris. Le Racing Club de France, qui sort vainqueur de la compétition après deux belles victoires sur le Stade et le Sporting, est certainement, à l'heure actuelle, la meilleure équipe de Paris, qui plus est, je dirai, qu'elle est une des meilleures qui aient représenté Paris depuis six ans environ. Elle possède tous les éléments nécessaires pour gagner de nouvelles victoires et faire honneur à la capitale ; néanmoins, elle a encore de gros progrès à faire. Elle doit surtout améliorer le style de ses lignes d'attaque, et leur donner une action plus large, plus étendue, moins restreinte. Elle possède en son trois-quart aile droit, André, un joueur aux qualités athlétiques exceptionnelles. Ses efforts doivent tendre vers l'utilisation constante des ressources de cet équipier. La ligne d'avants est digne d'une équipe champion de France, les lignes arrières ne le sont pas, à mon avis, mais pourront le devenir.

JACQUES DEDET.



LA ROUTE DE SAINT-ROMAIN
Le Circuit de Lyon constitue un triangle de 37 kilomètres de tour, formé par les routes nationales nos 86 et 88 et le chemin de grande communication no 13 bis.

LE VIRAGE DE RIVE-DE-GIER
Le Circuit de Lyon, ainsi que le dit notre collaborateur Georges Boillot, dont on ne peut nier la compétence, se distingue des autres par le merveilleux état des routes et leur largeur.

SUR LE CIRCUIT DU RHONE

PAR GEORGES BOILLOT

Gagnant du Grand Prix de l'A. C. F. de 1912 et de 1913.

INCONTESTABLEMENT, le Grand Prix de l'Automobile Club de France en 1914 sera une épreuve à succès. Je dois même dire qu'à mon avis, avis partagé par bon nombre de sportsmen et automobilistes avertis, ce Grand Prix sera la plus belle, la plus probante, la plus intéressante de toutes les épreuves automobiles courues jusqu'à ce jour.

Les coefficients qui influent sur le succès d'une épreuve automobile sont multiples. Les principaux sont :

1° La formule;
2° Le nombre et la valeur des engagés;
3° La nature et l'emplacement du circuit.

Analysons ces coefficients dans l'ordre :

La formule : Il est incontestable que la formule libre a fait son temps. Si nous n'en pouvons médire, car elle fut nécessaire aux premiers âges de la course, nous pouvons désirer et espérer lui avoir fait nos adieux en 1912. Encore, cette année-là, ne fit-elle que confirmer la supériorité des faibles cylindrées, des régimes élevés et des faibles poids.

La formule à la consommation n'est qu'une consécration des progrès accomplis pendant les précédentes années. A d'autres points de vue, son utilité est très discutable. Le laps de temps qui sépare la publication du règlement de la course est trop court pour permettre aux constructeurs de se hasarder à de nouvelles solutions. Ces solutions exigeraient, d'ailleurs, des complications mécaniques que la clientèle n'accepterait probablement pas de bon cœur.

Un argument plus direct encore, en défaveur de cette formule, est qu'elle n'apparaît pas claire à la foule, et ce doit être suffisant pour l'éliminer.

En passant rapidement sur la formule à l'alésage et sur d'autres encore moins intéressantes, nous en arrivons au règlement du Grand Prix 1914. Les décisions de la Commission sportive de l'A. C. F. ont été assez souvent discutées, critiquées, pour qu'il nous soit permis cette fois de lui adresser des compliments mérités.

Sachant résister à des pressions plus intéressées qu'intéressantes en faveur d'un règlement baroque qui aurait fait du Grand Prix une course de pneus, ou même encore en faveur de la formule libre, elle a énergiquement décidé que 1914 verrait une épreuve à la cylindrée et a fixé le chiffre de 4 litres 500.

En quoi faisant, elle a nettement ouvert la porte au progrès, et peut-être, sans le vouloir, elle a légèrement avantagé l'industrie française.

Il n'est, en effet, pas niable qu'une épreuve à la cylindrée apporte des perfectionnements mécaniques dont toute la voiture bénéficie et que ces perfectionnements sont applicables en grande partie à la série.

Il est aussi certain que les champions de l'industrie française ont travaillé beaucoup en ces dernières années; les résultats sont précis, et il est peu probable que même les meilleures marques étrangères puissent établir un moteur de 4 l. 500 aussi puissant et aussi résistant que ceux qui défendront nos couleurs sur le Circuit de Lyon.

Voilà un premier point acquis : un règlement facile à comprendre pour la masse, faisant espérer des progrès et plaisant aux constructeurs.

D'ailleurs, les résultats sont nets. Au 31 janvier, 39 engagés à droits simples et non des moindres : la qualité jointe à la quantité.

Fiat, Mercédès, Sunbeam, Delage, Peugeot! Quels noms flamboyants! Quels souvenirs! Quelle lutte en perspective!

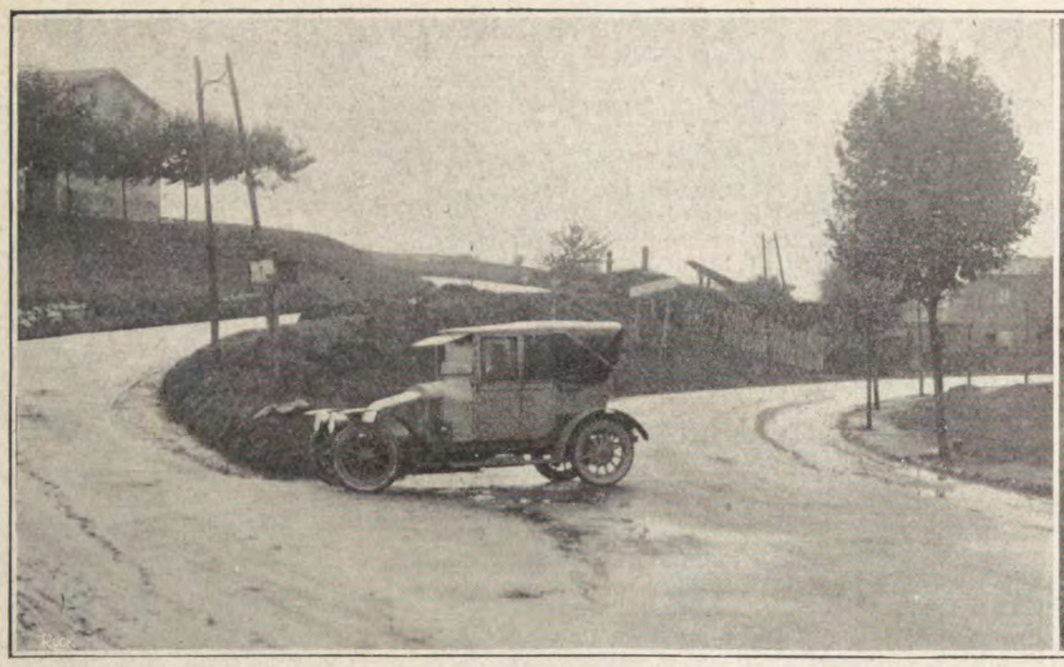
Depuis sept ans, ces cinq marques se sont partagé les victoires et ont acquis une telle maîtrise dans la compréhension et la préparation de la course qu'il semble presque normal qu'elles fournissent le gagnant.

Rien n'est moins sûr, pourtant,

LE VIRAGE DES TRIBUNES
C'est sur cette route que seront établies de spacieuses et confortables tribunes.

M. SAUTIN AU TRAVAIL
Le dévoué commissaire général du Grand Prix de l'A. C. F., M. Sautin, a depuis longtemps déjà commencé son travail. Nous le montrons faisant mesurer la route.

UN VIRAGE DIFFICILE
Le délicat virage en épingle à cheveux qui conduit à la fourche des Sept Chemins.



A L'ENTRÉE DE RIVE-DE-GIER

Le départ sera donné à un kilomètre de la fourche, sur la route nationale nº 86. Les spectateurs verront cinq virages dont une courbe en épingle à cheveux.

VIRAGE SUR UN PONT

Le virage sur un pont entre Givors et Rive-de-Gier. C'est à cet endroit que commence la partie redoutable du parcours qui dure pendant 15 kilomètres.

car des marques comme Opel, Nagant, Vauxhall, Alda, Schneider, ayant déjà tenté la chance et connaissant l'intérêt et la portée de la course, feront un réel effort pour inscrire leur nom au palmarès.

D'autres encore, jeunes, énergiques, Nazzaro, Aquila-Italiana, Piccard-Pictet, tenteront de prouver la valeur de leur construction et ne permettront pas une défaillance aux tenants de la course.

Un point restait encore à préciser. Il fallait un cadre digne de l'épreuve. Où serait le circuit?

Là encore, la Commission sportive réussit un coup de maître. Elle choisit le circuit du Rhône.

A 15 kilomètres de la deuxième ville de France, se trouve ce triangle de 37 kilomètres de tour formé par les routes nationales nos 86 et 88 et le chemin de grande communication nº 13 *bis*.

A 1 kilomètre de la fourche, sur la route nationale ne 86 en légère déclivité, sera donné le départ de l'épreuve. L'emplacement des tribunes ne pouvait être mieux choisi, le spectacle qui se déroulera sous les yeux des possesseurs de places sera unique. Cinq virages, dont une courbe en épingle à cheveux, 2 kilomètres de ligne droite dans le rayon visuel, en tout 3 kil. 800 sans quitter la voiture des yeux. Cette section du parcours est difficile, elle ne donne pourtant qu'un aperçu d'autres difficultés qui attendent les concurrents.

Du départ jusqu'à Givors, route large en plaine, ligne droite raccordée par des courbes à grands rayons ne présentant pas de grandes difficultés. Au total, 7 kil. 500 de bon parcours.

Entrée à Givors, 400 mètres de pavé en très bon état, virage à 90 degrés à droite; nous commençons le dur travail qui aura raison des hommes comme des voitures et qui ne cessera qu'en haut de la côte de la Madeleine, 15 kilomètres plus loin.

C'est la route nationale nº 88, de Toulouse à Lyon, que nous venons d'emprunter dès la sortie de Givors; elle se colle à flanc de coteau, bien décidée à épouser les formes de tous les rochers et toutes les sinuosités du Gier qui coule quelques mètres plus loin. Son sol granitique, sa belle largeur incitent aux vitesses-limites qui sont réglées avec une belle irrégularité par les quelques 98 virages ou courbes qui se succèdent jusqu'à la Madeleine.

Le pittoresque de toute cette partie est à retenir; la vallée est agréable et gaie, les amateurs de camping et d'émotions auront un choix complet de sites surblombant la route et pourront se rendre sur la troisième partie, magnifique ligne droite éloignée d'eux de 4 kil. 500 au maximum.

Pour atteindre cette ligne droite, il restera aux concurrents un dur effort à fournir : la côte de la Madeleine après la fourche du même nom.

1 kil. 500 avec un pourcentage de 7 à 9 et des courbes, qui rappellent à s'y méprendre les routes siciliennes et enfin la ligne droite.

Une déclivité constante de 13 kilomètres permettra la plus grande vitesse; quelques dos d'âne, de peu d'importance, en réalité, mais qui apparaissent terribles, agrémentent cette dernière partie et nous arrivons à nouveau en face des tribunes par une brusque courbe à droite, descente assez rapide, virage très dur toujours en vue des tribunes, et puis la fourche. Cette promenade accomplie vingt fois amènera le vainqueur au poteau.

Je puis vous assurer que celui-là aura largement gagné les applaudissements et les félicitations qu'il recevra, car rarement pareille tâche aura été imposée à une voiture et à un homme.

GEORGES BOILLOT.

LA FOURCHE DES SEPT CHEMINS

Les concurrents, venant de la droite, tourneront pour repartir à gauche. Ce virage est particulièrement difficile à prendre.

LE PASSAGE DANS GIVORS

Dans Givors, 400 mètres de pavés en bon état, puis un virage à 90 degrés à droite qui conduit à la route nationale nº 88.

L'ENTRÉE DANS GIVORS

Du départ jusqu'à Givors, la route est large, en plaine, sans difficulté, et ce, pendant 7 kilomètres 500.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

COMMENT FAIT-ON LE « LOOPING » AÉRIEN

Voudriez-vous avoir l'obligeance de nous faire savoir si les aviateurs qui font le looping accomplissent cet exercice avec des appareils ordinaires ou bien s'ils emploient des aéroplanes spéciaux ?

Dites-nous aussi, si vous le voulez bien, comment on opère en l'air et quelle est l'action des gouvernails à l'envers.

UN GROUPE DE POTACHES.

Bien que l'on puisse accomplir le looping avec un aéroplane de série, on préfère généralement, pour donner plus de sécurité au pilote et faciliter l'action des gouvernes, modifier un peu les appareils et les approprier plus exactement à ces exercices de haute école aérienne.

Les modifications consistent : en premier lieu, à renforcer toutes les attaches et tout le système de haubannage; en second lieu, à augmenter la surface des gouvernails. Pour les monoplans, il y a lieu, en vue de faire travailler le haubannage supérieur dans de bonnes conditions lorsque l'aéroplane est renversé, de rehausser la cabane supérieure et de la renforcer.

Le « looping » ordinaire peut s'effectuer de deux façons : ou bien le pilote donne à descendre pour se relever ensuite et boucler, ou bien, étant en ligne droite, il donne à monter et boucle. Dans les deux cas, la manœuvre est identique : l'aviateur procède par des mouvements doux, sans brusquerie, en donnant à monter. On se figure à tort que le pilote, dès qu'il a décidé de boucler, tire son levier à fond et se livre ensuite à une mystérieuse gymnastique. C'est beaucoup plus simple : le mouvement qui commande la montée, quand l'aéroplane est dans la position normale, commande la descente quand il est retourné à l'envers. Il n'y a donc qu'un seul mouvement pour l'évolution complète et il doit être effectué doucement.

Dans le cas de retournement sur l'aile ou de descente en tire-bouchon accentuée, c'est le gouvernail de direction qui remplit l'office de gouvernail de profondeur, et réciproquement.

En somme, et de l'avis de « loopeurs » expérimentés, le « looping » ne demande point une science approfondie du vol, mais uniquement une bonne constitution physique et morale et, en plus, une bonne dose d'audace et surtout de sang-froid.

C'est ce qui explique le nombre toujours croissant des acrobates aériens.

UN AVIATEUR MILITAIRE.

A PROPOS D'AVIETTE

Je vous prie de vouloir bien insérer ces différentes questions dans votre Petit Dictionnaire Sportif :

1° Est-ce qu'une aviette lancée dans une côte rapide (route quelconque) ne parviendrait pas à quitter le sol et à faire faire ainsi une petite envolée à la personne qui la monte ?

2° Une aviette est-elle difficile à construire et a-t-on besoin pour cela de données mathématiques ?

3° Accepte-t-on comme officiers aviateurs les simples officiers qui font la demande d'entrer dans cette nouvelle arme, ou bien faut-il avoir déjà des connaissances spéciales sur les aéroplanes ?

SELGON,
à Marmande (L.-et-G.)

Il est, au premier abord, impossible de donner une réponse exacte aux questions posées par M. Selgon. Cependant, vu le grand intérêt du problème de l'aviette, je vais essayer de donner satisfaction, dans la mesure du possible, aux intéressés de l'aviettation.

Une aviette lancée dans une côte rapide parviendra à s'élever si elle possède les qualités nécessaires En effet, il faut que la conception de l'appareil en fasse un bon planeur, ensuite, il faudra faire durer de plus en plus ce planement et arriver à ce que l'appareil reste en l'air sans redescendre autrement qu'à la volonté du pilote.

De toute évidence, il faut un minimum de résistance à l'avancement, ce minimum sera obtenu par la forme même de l'aviette, en ayant soin que tous les principaux organes soit renfermés dans le corps de l'appareil. Après des essais personnels, j'ai reconnu que les ailes souples donnaient un meilleur rendement que les autres, employez-les donc, donnez comme surface 25 mètres carré répartis sur deux paires d'ailes, et vous aurez le meilleur résultat que vous puissiez obtenir à l'heure actuelle. Ces ailes seront gauchissables et n'auront aucune incidence au départ. On en apprendra le maniement aux essais.

Je vais, si vous le permettez, vous donner quelques détails sur mes petits vols faits en octobre 1911, avec un appareil sans moteur pesant 45 kilos. Cette aviette était à cellules (genre Voisin de l'époque), entièrement construite en bambou et acier, train de lancement muni de 2 roues. Avec cet appareil, j'avais effectué plusieurs vols planés dépassant 50 mètres.

Je laisse la parole au lieutenant Thévenaut, aviateur stationnant à Issy.

« A mon atterrissage, j'ai assisté aux essais d'un appareil très bizarre. Il n'y avait pas de moteur, et le pilote, Victor Lamothe, m'annonce qu'il pense pouvoir s'élever du sol. J'ai douté, et ai promis de revenir le lendemain matin pour les premières tentatives.

« C'était un dimanche d'octobre, nous étions là une vingtaine venus dans un but de curiosité, mais doutant de la réussite.

« Lamothe sort son appareil, en fait le montage, choisit un emplacement propice sur le champ d'aviation, et s'assied dans un petit siège très sommaire. L'homme s'élance, l'appareil roule, tangue, sa vitesse est d'environ 30 kilomètres, mais il ne vole pas. Quatre, cinq, dix fois de suite, avec une énergie farouche, une volonté tenace, Lamothe recommence ses essais. Puis il descend de son appareil, et avec une certitude visible, change l'incidence de deux de ses ailes, resserre quelques tendeurs et s'apprête à repartir.

« A nouveau l'appareil roule, et au bout d'une vingtaine de mètres, dans une détente désespérée, Lamothe quitte le sol pour retomber quelques mètres plus loin. L'aéroplane sans moteur avait quitté le sol. »

Dans ce rapport, et ainsi qu'on a pu le voir d'après les communications faites dans la *Vie au Grand Air* de 1912, n°738, on a parlé de trois à quatre mètres, c'est le maximum que j'aie pu faire, car j'ai construit depuis plusieurs aviettes dont les résultats furent moins probants.

VICTOR LAMOTHE.

POUR UN GLISSEUR

Quelle longueur et quelle largeur faut-il donner à un glisseur pour un moteur de 12 chx ?

Un moteur d'autos, 12 chx, ne serait-il pas trop lourd ?

Quelle hélice faut-il prendre et quelles dimensions faut-il lui donner ?

R. MOSCOVINO,
à Chinon (Indre-et-Loire).

Généralement, quand on établit un véhicule quelconque, voiture ou bateau, on part d'un tout autre point que celui indiqué.

On se fixe le but à atteindre, le poids à transporter, la vitesse et l'on en déduit le moteur.

L'inverse est délicat, surtout quand on ne sait rien de ce que l'on veut et que ni le poids ni la vitesse ne sont indiqués.

Si l'on se contente d'une très faible vitesse, évidemment 12 chevaux suffisent, et le poids du moteur n'est pas un obstacle.

Quant à l'hélice, il convient de s'adresser à un des spécialistes : Chauvière, Regy, Rapid, Ratmanoff, etc., en indiquant puissance du moteur et nombre de tours-minute.

Mais tout cela est forcément imprécis, car les données fournies par M. Moscovino sont plus qu'incomplètes.

En tout cas, il semble qu'il pourrait essayer son 12 HP sur un glisseur à fond plat, genre Borel, d'environ 1 m. 50 sur 4 m. 50.

A PROPOS DES SIX JOURS

A la fin d'une course cycliste de six jours, quand plusieurs équipes sont encore en tête, on leur fait disputer une épreuve finale de 2.500 mètres : c'est absolument injuste ! car c'est le triomphe du bon sprinter et l'échec de l'homme de fond. Celui-ci, qui a fourni le même effort physique et moral pendant six jours entiers, est vraiment trop sacrifié.

Un lecteur complaisant pourrait-il m'indiquer une combinaison permettant à tous les coureurs n'ayant pas été doublés d'avoir des chances égales?

M. C., ABONNÉ,
Montmorency.

Il est admis que le vœu de tous les sportsmen est de voir la victoire sourire à la meilleure équipe et non pas au coureur le plus vite sur les 300 derniers mètres. Ceci établi, il est avéré que la course par élimination est une des épreuves les plus dures que l'on organise en cyclisme. Dès lors, il est certain que le vainqueur d'une course par élimination terminant une épreuve de six jours serait vraisemblablement le meilleur homme à la fin de la 144e heure. Mais afin que la victoire finale n'aille pas seulement au meilleur homme, mais à la meilleure équipe, nous ferions disputer cette élimination par les deux équipiers, leur classement s'établissant par addition de points; en cas d'égalité de points, la victoire irait au team qui a la place la plus avantageuse.

Au moins ainsi les deux hommes défendraient leurs chances jusqu'au bout; certes, il se trouverait peut-être encore des locomotives, mais comme ici l'homme de train, recruté généralement pour ce joli travail, pourrait entrevoir la victoire finale, il est fort probable qu'il défendrait sa chance et ne se mettrait plus aux services de ses adversaires.

Autre avantage : les équipes seraient formées alors de deux hommes de train et l'épreuve serait menée plus rondement; nous ne verrions plus une course monotone, comme le fut celle de Paris.

SADI DAVIGNON,
rédacteur au XXe siècle, *de Bruxelles.*

Je lis dans la *Vie au Grand Air* une question se rapportant aux Six jours : « Pourquoi, demande votre correspondant, quand il y a plusieurs équipes en tête le sixième jour, fait-on disputer une course de 2.500 mètres, le sprinter étant sûr de gagner sur le coureur de fond ? » A mon avis, on devrait faire disputer sur 2.500 mètres les deux co-équipiers montés en tandem, La course y gagnerait sûrement en intérêt et en justice.

S., *à Versailles.*

QUELQUES QUESTIONS HIPPIQUES

Pourriez-vous faire insérer dans le Petit Dictionnaire Sportif *de la* Vie au Grand Air *les questions suivantes ;*

1° Un cheval de course bon en plat est-il nécessairement bon en obstacles ?

2° Quel paraît être le meilleur cheval de cette année, en plat et en obstacles ?

3° Quel est le jockey qui a remporté le plus de victoires cette année, en plat et en obstacles ?

4° A quel âge un cheval d'obstacles cesse-t-il de courir?

R. R.,
à Paris.

1° Un cheval de course bon en plat est-il nécessairement bon en obstacles ?

La classe en plat n'est pas un critérium certain de la réussite en obstacles. Néanmoins c'est un appoint favorable.

2° Quel paraît être le meilleur cheval de cette année en plat et en obstacles ? La saison de plat n'étant pas encore ouverte, on ne peut parler que de celle de 1913. Trois cracks s'y sont couverts de gloire : Brûleur, Nimbus et Dagor. De ce trio, Nimbus semble être le cheval le plus complet.

Actuellement, en obstacles, Ultimatum qui est d'une grande classe revient à sa meilleure forme.

3° Quel est le jockey qui a remporté le plus de victoires cette année en plat et en obstacles ?

Ce sont O'Neill et Parfrement. Mais pour les courses plates, il faut remarquer que G. Stern, limité à cause de son poids à un certain nombre de courses, présente la meilleure moyenne.

4° A quel âge un cheval d'obstacles cesse-t-il de courir ?

Il n'y a pas d'âge très déterminé; ceux qui ont montré de la classe sont retirés à 5 ans pour faire des étalons; les hongres et les chevaux de moyenne qualité restent plus ou moins longtemps sur la brèche, suivant leur résistance aux fatigues de l'entraînement.

Le fameux Dandolo courut jusqu'à 11 ans.

J.-G. MANCERON,
Nantes.

QUESTIONS NOUVELLES

EXISTE-T-IL DES MANIVELLES ANTI-RETOUR ?

Si les constructeurs ne munissent pas leurs voitures de série d'une manivelle anti-retour, cela ne veut pas dire que ce dispositif n'existe pas.

L'acheteur n'a qu'à spécifier son désir et sa voiture est munie du système indiqué.

Le principe de la manivelle anti-retour est analogue à celui de la roue libre des bicyclettes : la manivelle est serrée dans le sens normal de la marche et libre dans l'autre.

Voir, par exemple, la manivelle de sûreté Gérard, 36, rue Eugène-Carrière, Paris.

POUR BATTRE UN RECORD MONDIAL ET BOXER

Voudriez-vous avoir la bonté de me faire savoir les conditions que je devrais remplir si je voulais battre un record mondial, un 100 mètres de course à pied ? Qui devrais-je aviser pour que, en cas où je réussirais à battre le record ci dessus, ce record soit valable ?

Veuillez me faire savoir aussi s'il n'y a pas un professeur de boxe à Saint-Pétersbourg et si vous connaissez son adresse.

UN ABONNÉ DE RUSSIE.

JAVELOT ET AÉROPLANE

Pourriez-vous me répondre, dans votre Petit Dictionnaire Sportif, *à ces deux questions :*

1° Quelle est la meilleure manière de lancer le javelot et quel est le record dans ce sport ?

2° Quelle position prendrait un aéroplane si le pilote, dans un virage, ne gauchissait pas ? S'inclinerait-il en dehors ou en dedans ?

JOHN LIKS.

Nous donnerons dans un prochain numéro les réponses à ces questions.

PAUL LAUSNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

R. LEMOINE. — Vous pouvez, avec une dispense, avoir votre brevet à 16 ans.

F. C, CHARLEVILLE. — Morane-Saulnier, 206, boulevard Pereire, Paris; Breguet, 17, rue du Colonel-Moll, Paris; Nieuport, 6, boulevard du Point-du-Jour, Issy-les-Moulineaux.

H. L., BOLOGNE. — Nous avons une lettre à vous transmettre et serions heureux de connaître votre adresse.

M. N. — 1° Cela n'est pas un mode de locomotion pratique; 2° quatre roues.

M. DE P. — Nous allons transmettre votre lettre à notre rédacteur technique.

L'AMATEUR DE BOXE. — Papke s'est retiré; Klaus vient d'être mis deux fois knock-out par Chip. Nous ne voyons pas pourquoi Sam Langford, étant de la même catégorie, ne peut pas à votre avis se mesurer contre notre représentant.

J. DEHANUTH. — 1° Paris-Roubaix se dispute le 12 avril; 2° Le Tour de France, du 23 juin au 26 juillet; 3° Adressez-vous à l'U. V. F., 24, boulevard Poissonnière; 4° Votre lettre est malheureusement trop longue pour être insérée; 5° C'est la cote des paris.

J. M., REIMS. — Il se comporterait absolument comme un ballon libre.

R. R. J. — 1° Cette liste est donnée à titre d'indication, vous pouvez choisir en dehors des champions que nons citons; 2° Faites de la culture physique.

ANTONIO FINOCO. — Cette maison n'existe plus depuis un an.

LOUIS TAXI. — Adressez-vous à l'Aéro Club de France, 35, rue François-Ier, à Paris.

BELORAJEY GABRIEL. — Le moteur Fieux qui a donné d'excellents résultats.

UN MEMBRE DE L'ASSOCIATION AMICALE DAX. — Aucune, car la proportion de glycérine est relativement faible.

P. MAHÉRAULT. — Ce tricycle existe, il a été construit en Amérique, mais nous ne connaissons pas le nom de l'inventeur.

A. DURAND. — Nous vous remercions de votre communication.

SARERRAC. — Jean Bouin va traiter cette question dans un prochain numéro de la *Vie au Grand Air*.

L.-A. PEREIRA. — Cela ne doit pas être pour vous un empêchement pour faire de la boxe.

THÉO POTIER. — Montana : Nous avons répondu à vos questions dans notre dernier numéro.

PIERREFITTE. — Nous vous remercions de votre lettre. Nous publions deux réponses sur cette question.

EDOUARD MONNARD. — Adressez-vous de préférence aux constructeurs eux-mêmes en leur spécifiant exactement l'emploi que vous destinez aux moteurs que vous désirez. Leurs adresses sont les suivantes : A. Anzani, 112, boulevard de Courbevoie, à Courbevoie; Société des Moteurs Gnome, 3, rue La Boétie, Paris.

VOULEZ-VOUS GAGNER UNE AUTOMOBILE ?

Si oui, prenez part à notre Grand Concours du Champion doté de 20.000 fr. de prix.

Ce concours, extrêmement simple est ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par un torpedo 10-12 chx., Doriot-Flandrin-Parant.

Voir page V des feuilles de garde le dix-septième bon.

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs les numéros contenant les seize bons précédents, moyennant la somme de 10 fr. 25.

(1) Cette page est spécialement consacrée à nos lecteurs. Nous publions toutes les questions et les réponses qui nous sont adressées.

Il ne lui laissa aucun répit pour se reposer ou se remettre, mais plaça coup sur coup, à un point tel que le public se dressa en hurlant et que la salle retentit d'un tonnerre d'applaudissements.

Le Bifteck [1]

Nouvelle, par JACK LONDON

(TRADUIT DE L'ANGLAIS PAR JAMES GRAHAM.)

C'ÉTAIT un joli coup, fort goûté des spectateurs, mais il n'était pas dangereux, et la conséquence, autant de force gâchée. Mais Sandel était infatigable et inconscient que les forces humaines eussent une limite. King souriait et encaissait tranquillement.

Sandel développait un droit furieux au corps, ayant l'air de produire des effets terribles ; et ce n'étaient que les vieux habitués du ring qui savaient apprécier la petite touche du gant au biceps, une fraction de seconde avant l'arrivée du coup. Le coup arrivait chaque fois, il est vrai ; mais chaque fois cette petite touche lui ôtait la plus grande partie de sa force. Au neuvième round, et trois fois dans la même minute, le droit de King rentra en crochet à la mâchoire ; et malgré son gros poids, Sandel alla trois fois à terre. Il prit chaque fois les neuf secondes permises, se relevant secoué, ébranlé, mais toujours fort. Il avait perdu beaucoup de sa vitesse et se dépensait moins sans utilité, mais il combattait en lion, continuant à puiser dans sa réserve de jeunesse. La réserve principale de King était son expérience ; à mesure que sa vitalité et sa vigueur étaient allées en diminuant, il les avait remplacées par la ruse, par un savoir acquis dans ses longs combats, et par un savant ménagement de ses forces. Il avait non seulement appris à ne jamais faire de mouvement superflu, mais encore à entraîner son adversaire à prodiguer inutilement ses forces. Il réussissait maintes fois, par des feintes de pied ou de poing, à induire Sandel à sauter en arrière, à esquiver, à faire des contres inutiles. King se reposait, mais ne permettait jamais à Sandel d'en faire autant : c'était là la stratégie de la vieillesse.

Au début du dixième round, King commença à arrêter les attaques furieuses de l'autre par des directs du gauche à la figure, et Sandel devenu méfiant répondit en attirant le gauche, en l'esquivant et en envoyant un crochet du droit au côté de la tête. C'était trop haut pour être véritablement efficace ; mais la première fois que le coup porta, King ressentit la sensation de la descente de rideau sur le cerveau, sensation qui était si familière. Pendant une seconde, ou plutôt pendant la fraction d'une seconde, il cessa d'être. Un instant, il vit l'image de son adversaire se noyer dans le fond de figures blanches, un instant après tout redevint instinct. C'était comme s'il avait dormi, puis rouvert les yeux ; et pourtant, l'intervalle sans conscience était si minime qu'il n'avait pas eu le temps de tomber. Les spectateurs le virent chanceler, ses genoux fléchir, et aussitôt il se reprit et rentra sa mâchoire un peu plus dans la protection de son épaule gauche.

Sandel répéta plusieurs fois ce coup qui laissait King étourdi ; ensuite, ce dernier ébaucha sa défense, qui fut un contre. Feintant du gauche, il fit un pas en arrière, envoyant en même temps son droit en uppercut avec toute sa force. Ce fut calculé d'une façon si exacte, que Sandel reçut le droit en plein dans la figure, au moment même où il se baissait pour esquiver le gauche. Il fut complètement soulevé, roula en arrière et frappa la terre avec la tête et les épaules. King réussit deux fois ce coup ; ensuite il s'élança sur son adversaire pour le marteler contre les cordes. Il ne lui laissa aucun répit pour se reposer ou se remettre, mais plaça coup sur coup, à un point tel que le public se dressa en hurlant, et que la salle retentit d'un tonnerre d'applaudissements. Mais la force et la résistance de Sandel étaient superbes, et il continua malgré tout à rester debout. Un knock-out semblait certain, et un officier de police, épouvanté par l'effroyable correction infligée, s'avança vers le ring pour arrêter le combat.

Le gong sonna la fin du round, et Sandel s'en alla vers son coin en titubant, mais protestan à l'officier qu'il était fort et en bon état. Pour le prouver, il fit même deux sauts périlleux, et l'officier de police céda.

Tom King, penché en arrière dans son coin, haletant, fut désappointé. Si l'on avait arrêté le combat, l'arbitre aurait forcément accordé le jugement en sa faveur, et la bourse aurait été à lui. Il ne combattait pas pour la gloire et la carrière, comme Sandel, mais pour trente livres. Et à présent, Sandel allait pouvoir récupérer ses forces pendant la minute de repos.

« Place aux jeunes ! » Ce dicton lui passa par la tête, et il se rappela la première fois qu'il l'avait entendu prononcer, le soir où il avait abattu Stowsher Bill. Le monsieur chic qui lui avait payé à boire lui avait dit ça, en lui donnant une tape dans le dos : « Place aux jeunes ! » Le monsieur avait raison. Ce soir-là, c'était lui, le jeune. Aujourd'hui, le jeune se trouvait assis dans le coin d'en face. Quant à lui-même, il s'était battu pendant une demi-heure, et il n'était qu'un vieux ; s'il s'était battu comme Sandel, il n'aurait pas existé quinze minutes. Mais à la vérité il ne récupérait pas ses forces, car ses artères gonflées et son cœur si éprouvé n'allaient pas lui permettre de les reprendre pendant les repos ; il n'avait même pas eu assez de force dès le début. Ses jambes étaient lourdes, et il commençait à sentir des crampes. Il n'aurait pas dû faire ces deux kilomètres et demi à pied, avant le combat. Et il y avait encore ce bifteck qu'il avait tant désiré en se réveillant le matin. Une haine féroce et terrible lui venait contre les bouchers qui lui avaient refusé le crédit. C'était dur, pour un vieux, d'aller se battre sans avoir eu assez à manger. Un bifteck est si peu de chose : quelques sous auraient suffi à l'acheter, et cela lui représentait six billets.

Quand le gong sonna le onzième round, Sandel accourut, se donnant une apparence de fraîcheur, qu'il ne possédait pas. King l'apprécia à sa juste valeur : du bluff, aussi vieux que le jeu. Il entra en clinch pour se sauvegarder, puis se dégagea pour le laisser venir. Sa tactique réussit. Il feinta du gauche, provoquant l'esquive et le crochet correspondant, fit son demi-pas en arrière et reçut Sandel avec un uppercut en pleine figure qui l'envoya rouler sur le tapis. Ensuite il ne le lâcha plus, encaissant lui-même, mais rendant bien plus, projetant Sandel contre les cordes,

(1) Voir les numéros 802 et 803.

envoyant des crochets et toutes sortes de coups, s'arrachant des clinches, évitant de nouveaux clinches par des punches ; et chaque fois que Sandel trébuchait, il l'attrappait d'une main, et, de l'autre, le projetait contre les cordes, où il ne pouvait pas tomber.

Le public était devenu fou : c'était son public à lui, et qui hurlait : « Vas-y, Tom ! Descends-le, descends-le. Tu le tiens, Tom, tu le tiens! »

Ce devait être un finish en trombe, et le public autour du ring payait pour voir cela.

Et Tom King, qui depuis une demi-heure ne faisait que ménager ses forces, les dépensait maintenant prodigieusement, dans l'unique grand effort dont il se sentit capable. C'était sa seule chance : maintenant ou jamais. Ses forces s'en allaient et il espérait abattre son adversaire pour les dix secondes, avant de les avoir perdues complètement. Et, continuant de frapper et de forcer le combat, estimant froidement la force de ses coups et le résultat obtenu, il comprit à quel point Sandel était un homme difficile à mettre knock-out. Il possédait une résistance et une endurance extrêmes, et c'étaient là résistance et l'endurance vierges de la jeunesse. Sandel était certainement un « comingman ». Seuls les champions de grande envergure sont faits de cette pâte.

Sandel roulait et chancelait, mais Tom King se sentait des crampes dans les jambes, et les articulations des doigts allaient certainement le trahir. Il mettait cependant toute sa volonté à donner des coups furieux, malgré l'atroce souffrance qu'il en ressentait ; et bien qu'il n'encaissât presque plus rien maintenant, il perdait ses forces aussi rapidement que l'autre. Ses coups tombaient juste, mais ils n'avaient plus le même poids, et chaque coup était le résultat d'un effort de volonté sévère ; ses jambes étaient de plomb et traînaient visiblement. Ce que voyant, les partisans de Sandel commencèrent à encourager leur homme.

King fut poussé à un sursaut d'effort. Il envoya deux coups l'un sur l'autre : un gauche, un peu trop haut, au plexus solaire, et un cross du droit à la mâchoire. Ce n'étaient pas des coups lourds, mais Sandel était si faible et si étourdi qu'il alla à terre, et y resta, tremblant. L'arbitre lui cria les secondes fatales à l'oreille. S'il ne se levait pas avant la dixième, le combat était perdu pour lui. Le public était debout, silencieux, King flageolait sur ses jambes. Il se sentait une faiblesse épouvantable, une mer de figures roulait et se soulevait devant ses yeux, la voix de l'arbitre comptant les secondes lui semblait lointaine. Il estimait cependant sa victoire comme assurée, car il était impossible qu'un homme ainsi puni pût se relever.

Seule la jeunesse pouvait se relever, et Sandel se releva. A la quatrième seconde, il roula sur le ventre, cherchant les cordes à tâtons comme un aveugle, et à la septième, il fut déjà sur un genou, sur lequel il resta, la tête oscillant sur les épaules. Quand l'arbitre cria « neuf », Sandel se mit debout, en position de défense, son bras gauche couvrant la figure, son bras droit l'estomac. Ainsi, les points les plus vitaux se trouvaient à l'abri, pendant qu'il tanguait vers King, espérant entrer en clinch pour gagner encore du temps.

Au moment où Sandel se leva, King fut sur lui ; mais les coups qu'il porta furent sans effet, car ils tombaient sur les bras. Un instant après, Sandel était dans le clinch, et s'accrochait avec désespoir, pendant que l'arbitre essayait de séparer les deux hommes. King aidait à s'arracher de l'étreinte, car il savait avec quelle rapidité un jeune se reprend, et que Sandel serait à lui s'il pouvait empêcher cette reprise de forces. Un bon punch suffirait. Il l'avait eu par la supériorité de sa tactique, il l'avait surclassé, il l'avait battu aux points. Sandel roula du clinch, à un cheveu de la défaite. Un bon coup le ferait chanceler, le mettrait à bas et knock-out. Et, amèrement, Tom King pensa au bifteck et regretta de ne l'avoir pas eu pour augmenter la force du punch qu'il avait à donner. Il se força à le donner, mais il n'était ni assez lourd, ni assez vite ; Sandel chancela, mais il ne tomba pas, il trébucha contre les cordes et s'y accrocha. King roula vers lui et envoya un autre coup, en ressentant une douleur mortelle. Mais son corps l'avait abandonné, et tout ce qui restait de lui était une intelligence combattante, affaiblie et aveuglée par l'éreintement. Le coup destiné à la mâchoire n'alla pas plus haut que l'épaule. Il avait voulu frapper plus haut ; mais les muscles fatigués n'avaient pas obéi. Le choc fit chanceler Tom lui-même au point qu'il faillit tomber. Il essaya encore une fois, mais il manqua complètement son but, et dans sa faiblesse extrême, tomba sur Sandel et alla en clinch s'accrochant pour se sauver et pour ne pas glisser à terre.

King n'essaya pas de se dégager. Il avait donné tout ce qu'il pouvait, il était fini. Il avait fait place aux jeunes. Déjà, dans le clinch, il sentit Sandel contre lui, qui devenait plus fort, et quand l'arbitre les sépara, i vit la jeunesse récupérant sa force devant ses yeux.

D'instant en instant, Sandel devenait plus fort. Les punches, d'abord faibles et sans effet, devenaient durs et précis. Les yeux vagues, Tom King voyait le poing ganté rentrer dans sa mâchoire, et il voulait bloquer. Il voyait le danger, et il voulait l'action, mais son bras était trop lourd, et semblait chargé de cinquante kilos de plomb. Il refusait de se soulever et King tenta de le soulever avec son âme. Le poing ganté rentra. Il sentit un choc, sec comme une décharge électrique, puis le rideau noir tomba...

Quand il ouvrit les yeux, il se retrouva dans son coin, et les clameurs de la foule lui parurent semblables au grondement des vagues sur la barre à Bondi Beach. On lui appuyait une éponge mouillée sur la base du crâne, pendant que Sid Sullivan lui soufflait de l'eau sur la figure et la poitrine en jets rafraîchissants. On lui avait déjà ôté les gants, et Sandel, penché sur lui, lui serrait la main. Il n'en voulait pas à l'homme qui l'avait mis knock-out, et répondit au serrement avec tant de cœur que ses doigts écrasés en craquèrent. Ensuite, Sandel avança au centre du ring, et le public cessa ses clameurs pour l'écouter relever le défi de Young Proto, en offrant de porter l'enjeu personnel à cent livres. King regardait apathiquement pendant que ses seconds essuyaient l'eau qui ruisselait sur son corps, lui séchaient la figure, et le préparaient pour quitter le ring. Il avait faim. Ce n'était pas une faim ordinaire, mais une grande faiblesse, et des palpitations au creux de l'estomac, qui se communiquaient à tout son corps. Il revivait le combat, et il revoyait le moment où il avait tenu Sandel à un cheveu de la défaite. Bon Dieu ! le bifteck aurait suffi ; mais il lui avait manqué, pour porter le coup décisif... et il avait perdu, perdu à cause de ce bifteck !

Il se cacha la figure dans les mains et, tout en pleurant, il se rappela Stowsher Bill et la façon dont il l'avait traité un soir, si loin dans le passé.

Ses seconds le soutinrent en l'aidant à traverser les cordes. Il se dégagea brutalement, et sauta lourdement à terre pour les suivre pendant qu'ils lui frayaient un passage à travers la foule. Lorsqu'il quitta le vestiaire pour s'en aller, un jeune homme l'accosta dans l'entrée :

— Pourquoi que tu ne l'as pas cueilli pendant que tu le tenais ? demanda-t-il.

— Ferme ça et va au diable, répondit King, en descendant l'escalier, et il gagna la rue.

Les portes du bar à côté étaient grandes ouvertes ; il vit les lumières et les bar-maids souriantes, il entendit le bruit des discussions sur le combat et le son de l'argent tintant sur le comptoir. Quelqu'un l'appela pour l'inviter à boire. Il hésita un moment, puis refusa et continua son chemin.

Il n'avait pas un sou en poche, et les deux kilomètres et demi lui semblaient bien longs. Oui, il se faisait vieux ! En traversant le « Domain », il s'assit subitement sur un banc, énervé par la pensée que sa femme l'attendait à la maison pour apprendre le résultat du combat. C'était plus dur à encaisser qu'un knock-out, et cela lui sembla presque impossible à supporter !

Il se sentait faible et endolori, et la souffrance de ses doigts cassés le prévenait que, même s'il trouvait un travail de terrassier, il serait incapable de tenir une pelle ou une pioche pendant au moins huit jours. Les palpitations de faim dans le creux de son estomac étaient écœurantes, sa misère l'abattait, et il sentit dans les yeux une humidité inconnue. Il se cacha la figure dans les mains, et, tout en pleurant, il se rappela Stowsher Bill, et la façon dont il l'avait traité un soir, si loin dans le passé. Pauvre vieux Stowsher Bill ! Il comprenait maintenant pourquoi Bill avait pleuré dans le vestiaire !

FIN. JACK LONDON.

(Illustrations de Casey.)

LES NUMÉROS DOUBLES DE LA VIE AU GRAND AIR

Nos lecteurs savent que chaque mois nous publions un numéro double à 1 franc, consacré à une grande question sportive ou d'actualité.

La liste de nos numéros doubles est déjà imposante. Elle s'établit ainsi :

L'ÉDUCATION PHYSIQUE, paru le 22 mars 1913.

L'ENTRAINEMENT DANS LES SPORTS. paru le 7 juin 1913.

LES GRANDS PRIX DE L'A. C. F. ET HIPPIQUE, paru le 5 juillet 1913.

LE TOUR DE FRANCE CYCLISTE, paru le 7 août 1913.

OU EN SOMMES-NOUS? OU ALLONS NOUS? (aviation), paru le 6 septembre 1913.

LA SITUATION ACTUELLE DE L'AUTOMOBILE, paru le 18 octobre 1913.

LE STYLE DANS TOUS LES SPORTS, paru le 15 novembre 1913.

LA BOXE, paru le 30 janvier 1914.

On peut se procurer tous ces numéros au prix de *1 franc* chacun. Nous devons ajouter à cette énumération le numéro de Noël de 1913, consacré aux *exploits fameux dans tous les sports*, et dont le prix est de *2 francs*.

LA VIE AU GRAND AIR

INGOLD DANS SON BIPLAN DU RECORD DE DURÉE

L'ancien coureur cycliste Ingold, qui se faisait passer pour Suisse sur nos pistes, est devenu aviateur au service de l'Allemagne. Il vient d'accomplir un magnifique exploit, parvenant à tenir l'air au-dessus de la campagne pendant 16 heures 20 sans escale.

16 HEURES 20 SANS TOUCHER TERRE!

Les Allemands, plus pratiques que nous, cherchent avant tout à résoudre les problèmes aériens utilitaires. La tâche est rendue plus aisée aux aviateurs, en ce sens qu'ils sont sûrs, s'ils réussissent, de toucher des primes extrêmement importantes, tandis qu'en France ils risquent leur existence pour quelques lignes dans les journaux et aucune allocation.

Que des mécènes accordent des prix et nos pilotes lutteront contre les records allemands. Leur passé peut même nous faire espérer qu'ils feront mieux, mais hâtons-nous, sans quoi où sera bientôt notre suprématie de l'air?

Ce fut d'abord Victor Stœffler qui vola avec escales pendant 22 heures sur 24, ce fut ensuite Langer qui tint l'air pendant 14 h. 7 au-dessus d'un aérodrome, puis Ingold, samedi dernier, réussit à évoluer au-dessus de la campagne sans toucher terre, pendant 16 h. 20, de 7 h. 35 du matin à 11 h. 55 du soir, couvrant 1.750 kilomètres et, avec un vol de nuit d'environ 6 heures.

Lorsqu'on songe à ce qu'il aurait pu parcourir en ligne droite, on reste émerveillé: il aurait pu aller de Paris à Sofia, de Paris à Riga, de Paris à Rabat, de Paris à 100 kilomètres en deçà de Biskra, ou traverser la moitié de l'Atlantique.

Ingold avait emporté à bord de son biplan, muni d'un moteur de 100 chx., 600 litres d'essence, 60 d'huile, soit, en le comptant, plus de 700 kilos de poids utile. Rappelons, en terminant, que le record du monde de vol sans escale au-dessus de la campagne appartenait à Augustin Seguin qui avait parcouru 1.042 kilomètres en 13 heures 5 minutes.

LES CHEVAUX VONT SORTIR

Auteuil va faire sa réouverture demain. L'entraînement, qui avait été contrarié par le froid, dans la région parisienne, a pu reprendre et les chevaux se présenteront en bonne condition pour résister aux assauts que leur livreront les concurrents qui ont fait le déplacement du midi.

L'ENTRAINEMENT D'HIVER

PAR RENÉ RIONDET

Il y avait bien longtemps que l'hiver n'avait été aussi rigoureux dans notre région. Le travail des chevaux a dû être interrompu pendant presque tout le mois de janvier ; il vient seulement de reprendre d'une façon continue depuis quelques jours.

De telles circonstances vont placer les chevaux qui n'ont pas quitté leur centre d'entraînement dans des conditions particulièrement désavantageuses vis-à-vis de ceux qui ont été envoyés soit à Nice, soit à Pau.

Le fait n'a pas une portée bien grave en ce qui concerne les concurrents d'obstacles ; ceux-ci sont, en effet, aguerris à l'entraînement et il suffira à bon nombre d'entre eux de quelques jours pour regagner leur retard.

Il n'en est pas de même pour les chevaux de plat de trois ans. Sur eux, la rigueur des quartiers d'hiver peut avoir des effets plus sérieux ; ils se trouvent en effet, en pleine période de développement et de transformation ; l'exercice quotidien est une règle de leur hygiène, une condition de leur santé.

A rester enfermés dans leurs boxes, ils s'énervent et perdent un peu de leur résistance aux intempéries ; ces inconvénients se traduisent par une foule de petits accidents ou de maladies légères, qui amènent une indisponibilité plus ou moins complète.

En outre, l'interruption du travail apporte un retard considérable dans la préparation des candidats. Si bien qu'il faut nous attendre à ne pas voir paraître, dès les premières rencontres de la saison, les sujets sérieux entre lesquels se disputeront les épreuves classiques.

Nous serons donc forcés de mettre un frein à l'ardeur qui nous pousse chaque année à établir des classements hâtifs. En effet, les courses du début vont tourner sans doute à l'avantage des animaux d'entraînement facile et au détriment de ceux dont l'organisme exige une période normale de préparation,

Nous avons vu Maintenon, le plus grand cheval de ces derniers temps, échouer, pour sa première sortie, derrière Montlieu et Pascal dans le prix Delâtre et, pour sa seconde, derrière Moulins la Marche et Saint Elme dans le Prix de Guiche. Il a, d'ailleurs, été assez long à trouver sa vraie forme ; car, après sa victoire du Prix Hocquart, impressionnante, mais remportée sur un lot bien terne, il fut battu par Eider dans la Poule d'Essai et par Crillon dans le Prix Daru. C'est seulement le 13 mai, avec le Prix Lupin, qu'il commença son étourdissante série de triomphes, parmi lesquels sa défaite par trop complète dans le Grand Prix apparaît inexplicable.

Nous pouvons enregistrer, presque à chaque saison, quelques exemples du même genre. Mais ils sont ordinairement isolés ; et chacun d'eux peut invoquer une explication particulière.

Cette année, le phénomène sera général et la raison dominante sera la même pour tous. Toutefois le bouleversement qui en résultera sera peut-être encore plus sensible ; car il nous reste à faire connaissance avec tout un lot de chevaux qui, pour des motifs divers, n'ont pas pu courir à deux ans.

Or, deux cas récents sont bien faits pour nous inspirer une certaine considération envers ces débutants tardifs ; As d'Atout et Brûleur, qui ont remporté respectivement le Grand Prix en 1911 et en 1913, avaient fourni leur première sortie à trois ans dans le Prix Juigné.

Les engagements, qui ont été souscrits pour le Prix Reiset le 2 décembre 1913, nous donnent une liste complète de ces inconnus, qui, il y a deux mois, inspiraient encore une certaine confiance à leur entourage. Ils atteignent le chiffre de 90, total qui n'a été égalé ou dépassé qu'une fois en 1903 avec 96 engagements.

On trouve notamment, parmi ces futurs débutants, sept représentants de l'écurie Vanderbilt, six de l'écurie Jean Prat, quatre des écuries du baron Edouard de Rothschild, ou de MM. Olry-Rœderer et N.-G. Kousnetzoff.

Il ne serait donc pas impossible de voir sortir de ce lot un champion capable de rivaliser avec ceux dont nous avons pu apprécier la valeur approximative sur leur carrière de deux ans.

En face de cette incertitude absolue qui ne nous laisse aucune indication, aussi bien sur la santé et le développement des chevaux connus que sur la valeur des inconnus, on se prend, une fois de plus, à regretter l'ancienne méthode des paris à l'avance.

Ce système existe encore en Angleterre ; il ne faut pas vouloir le juger sur ce qui se passe cette année, car le marché actuel sur le prochain Derby gravite uniquement autour de The Tetrarch et, malgré les nouvelles favorables, on ne sera véritablement fixé sur la condition du crack que le jour où on l'aura revu à l'œuvre sur un champ de courses.

Mais, même en laissant de côté le cas de cette année, on doit reconnaître que le marché à l'avance n'a plus l'ampleur qu'il possédait autrefois.

Remontons, par exemple, à l'année 1868 : Sir Joseph Hawley possédait pour le Derby trois candidats de valeur à peu près égale : Blue Gown, Rosicrucian et Green Sleeve. Rappelons tout de suite que c'est le premier des trois qui a triomphé.

Le 7 mai 1867, avant que Blue Gown ne paraisse en public, un premier pari de 500.000 francs contre 12.500 est effectué sur sa chance dans le Derby ; puis, après ses débuts victorieux, il est encore pris pour 125.000 francs contre 5.000.

Ce sont ensuite d'autres paris : en mai, après sa place de troisième à Bath, 500.000 francs contre 20.000 ; en juin, après sa victoire à Ascot, 250.000 contre 15.000 ; puis 5.000 contre 2.500, etc., etc.

Il continue à être soutenu pendant l'hiver : en novembre, 125.000 contre 5.625 ; 150.000 contre 7.500 ; en décembre, 100.000 contre 5.000 et 50.000 contre 2.500.

Et la liste continue pendant le premier mois de l'année 1868 jusqu'à la date de la course, révélant pour ainsi dire jour par jour la confiance que l'entourage continuait à placer dans la chance de Blue Gown.

Il est bon d'ajouter, pour être véridique, que dans le cas qui nous occupe, il y eut, au dernier moment, une erreur d'appréciation de la part du propriétaire.

Sir Joseph Hawley estimait beaucoup ses trois candidats : il avait, après le Middle Park Plate de 1867, parié 100 contre un qu'ils occuperaient les trois premières places à l'arrivée du Derby.

Mais, à la suite d'une attaque d'influenza pendant l'hiver, Rosicrucian et Green Sleeve se trouvaient un peu retardés dans leur préparation. Toutefois, dans le dernier essai avant la grande course, Blue Gown fut battu de peu par Rosicrucian. Sir Joseph Hawley changea alors ses batteries ; il se couvrit par ses paris sur Blue Gown et s'engagea à fond sur Rosicrucian ou Green Sleeve.

Le jour du Derby, il déclara vouloir gagner avec l'un de ces deux derniers, mais le jockey de l'écurie, Wells, choisit la monte de Blue Gown, à qui, d'autre part, le public maintint sa faveur.

On sait le résultat : Blue Gown premier, Rosicrucian cinquième, et Green Sleen neuvième. Sir Joseph Hawley, auquel la victoire de Rosicrucian ou de Green Sleewe aurait rapporté plus de deux millions, s'en tira avec un léger bénéfice.

RENÉ RIONDET.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.